6. Sri M. V. Rama Rao.
7. Sri B. N. Boranna Gowda.
8. Sri G. Puttaswamy.
9. Sri L. Siddappa.
10. Sri S. Gopal Gowda.
11. Sri H. C. Linga Reddy.
12. Sri M. Rajasekhara Murthy."

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That the Mysore (Pensonal and Miscellaneous) Inams Abolition Bill, 1953, be referred to a Joint Select Committee of this House and the Legislative Council consisting of a total number of 18 Members (12 from this House and 6 from the Legislative Council), that the concurrence of the Legislative Council be obtained therefor and that the following Members of this House shall be Members of the Joint Select Committee, namely :—

1. Sri K. Pattabhiraman.
2. Sri K. G. Thimme Gowda.
3. Sri T. C. Basappa.
4. Sri V. Masiyappa.
5. Sri S. M. Lingappa.
6. Sri M. V. Rama Rao.
7. Sri B. N. Boranna Gowda.
8. Sri G. Puttaswamy.
9. Sri L. Siddappa.
10. Sri S. Gopal Gowda.
11. Sri H. C. Linga Reddy.
12. Sri M. Rajasekhara Murthy."

Under Rule 90-P of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Mysore Legislative Assembly, the member in charge and the member in charge of the department will be also members of the Committee.

The motion was adopted.

ಶ್ರೀ ಮುಲ್ಕ ಗೋವಿಂದ ರೆಡ್ಡಿ (ಚಿತ್ರದುರ್ಗ)—ಸ್ವಾಮಿ ನಾವು, ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯವರ ಮುಂದೆ ಪರಿಶೀಲನೆಗಾಗಿ ಈ ಮಸೂದೆ ಹೋದಾಗ ಅವರು ಈ ರಿಲಿಜಿಯಸ್ ಇನಾಂಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಇದೇ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಅಡಕಮಾಡಿ ಆ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಯಾರಿಸುವಂತೆಯೂ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಡೈರೆಕ್ಟಿವ್ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಸಮಿತಿಗೆ ಕೊಡುವಂತೆಯೂ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ್ದೆವು. ಅದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಉತ್ತರವೇ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಆ ವಿಚಾರವೇನಾಯಿತೆಂಬುದನ್ನು ತಾವು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—There is no specific motion to-day before the House.

Next Bill ; The Evacuee Interest (Separation) Mysore Supplementary Bill, 1953.

Sri H. SIDDAVEERAPPA (Minister for Home and Industries).—Sir, since my colleagues who are to move other Bills are engaged in the other House, I may be permitted to move the Bill which stands in my name and whch is scheduled for to-day, *viz.*, the Motor Vehicles (Mysore Amendment) Bill, 1953.

Mr. SPEAKER.—That may be done.

THE MOTOR VEHICLES (MYSORE AMENDMENT) BILL, 1953.

Motion to consider.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Sir, I move :

"That the Motor Vehicles (Mysore Amendment) Bill, 1953, as passed by the Legislative Council, be taken into consideration."

Sir, this is a very small measure consisting of only three sections. I shall explain briefly the reasons which prompted me to bring this legislation.

Now we are governed by the Indian Motor Vehicles Act after that Act was made applicable to Mysore from the year 1951. Section 58 reads as follows :—

"*Duration and renewal of permits.*—(1) A permit other than a temporary permit issued under Section 62, shall be effective without renewal for such period, not less than three years and not more than five years, as the Regional Transport Authority may in its discretion specify in the permit :

Provided that in the case of a permit issued or renewed within two years of the commencement of this Act, the permit shall be effective without renewal for such

(SRI H. SIDDAVEERAPPA.)

period of less than three years as the State Government may prescribe." etc......

The position here is: we have found that, as the present Act stands, it is not possible to issue a valid permit for a period less than three years. It was found feasible by the experience in the working of this department and also by the previous practice that was prevailing here according to the law that was existing prior to the applicability of that Act, that three months' period was more feasible and practicable from the standpoint of the working of this department. It was therefore thought that an amendment was necessary to introduce this change. Sir, ours is not the only State where this period is to be limited to three months. In Bombay there is a similar amendment now in existence. It was therefore thought advisable to bring this measure. According to this, the Government have got power to issue a valid permit for a period of three months and less and we have issued certain permits after the Indian Motor Vehicles Act was made applicable to us limiting the period to three months. By way of abundant caution and in order to see that any possible lacuna is filled in, Clause 3 has been introduced. A validating clause has been put in which validates all permits that are issued or renewed during the period between the first day of April 1952 and the dates of the commencement of this Act. In order to insert these clauses, it was necessary to obtain the permission of the President. So the requisite permission has been received and this measure has been brought before this House. It is a very innocuous measure and I hope the House will be pleased to pass it without any amendment.

Mr. SPEAKER.—Motion moved:

"That the Motor Vehicles (Mysore Amendment) Bill, 1953, as passed by the Legislative Council, be taken into consideration."

Sri M. V. RAMA RAO (Tumkur).—It is not clear why the policy of nationalisation of road transport should necessitate an amendment of Section 58. That point was explained in such a manner that members like me—at any rate speaking for myself—have not quite understood the Hon'ble Minister. Would he kindly explain the relationship between nationalisation of road transport and the necessity for reducing the time during which a permit will remain valid?

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—The object is this. It is not merely the policy of nationalisation that is necessary for the introduction of this Bill; that is one of the reasons though, of course, it may not be a major one. Supposing Government decide to monopolise or nationalise a line for a particular period and if the permit is for a period of three years as the Indian Motor Vehicles Act enjoins, it may not be possible for the Government to take up the monopoly of that line until that period is over. But if the permit is for a period of three months nothing prevents the Government to have that line monopolised after that period if it is found necessary in the interests of the State.

Sri M. V. RAMA RAO.—I am obliged to the Hon'ble Minister for the explanation he has been so good as to give. The Statement of Objects and Reasons of this Bill is so brief and confines itself so exclusively to the proposal for nationalisation of road transport that the other aspects of the case for seeking amendment of Section 58 of the Indian Motor Vehicles Act, 1939, could not by any stretch of thought be taken as being implied in a proposed legislation like this. The Hon'ble Minister was pleased to say that the proposal for nationalisation of various routes and the running of Government Road Transport in those routes is not by any means the principal reason but is one of the several reasons for which this proposed amendment is necessary. It is exceedingly considerate of him to have given the reasons. The only other reason

that he has given this House for seeking this amendment is that if and when Government seek or propose to monopolise road transport along any particular route, then Government must not be put to the hazards of finding a private person holding a valid permit entitling him to ply his service for the full period for which it has been previously issued. I should like to bring to the notice of the Hon'ble Minister that if this was the object he had in mind in bringing forward this Bill, it would have served in its purpose better if the Bill had been passed into law a few days earlier because bus owners have been making payments and taking their permits in the ordinary course and I should imagine that those permits are being granted for the ordinary term available under Section 58, as it stands unamended at present, unless, of course, my friend the Hon'ble Minister, for whose capacity I have considerable admiration, has given any confidential instructions to the concerned District Magistrates to renew permits in anticipation of the enactment of this legislation for a shorter period than that warranted by Section 58, and the availability, of which would in the usual course remain unaffected if we do not enact this legislation.

It is relevant to consider how far this proposed amendment will serve the interest of the country in general and for that purpose I propose to examine to some extent the effect that our policy of nationalisation of road transport has had upon consumers—by consumers I mean to say ordinary people who find it necessary to use road transport for performing their journeys. Before we had this nationalisation of road transport we found that ordinary business competition as amongst different private bus owners ensured a certain amount of responsiveness, if not responsibility, in those who operated those bus services and people knew exactly what standard of comfort or efficiency they could expect in those bus services. Now, with the advent of nationalisation, those factors have either disappeared or are present to such a limited extent that the ordinary consumer of road transport is, if I may say so, at the mercy of the Road Transport Department and it is painful for a member like me who happens to belong to the party which is in office to-day and which is responsible for the manner in which Government works in various departments, to have to say that the Road Transport Department is giving anything but a satisfactory account of itself. I should like to point out that transport buses designed to carry less than 30 passengers have actually been found by responsible members of this House who happened to be passengers at the time, to be carrying as many as 52 or

1-30 P.M.

56 persons, fully packed. On more than one occasion these buses have been found heavily over-loaded to an extent that no private bus-owner, however courageous or inspired by desire to defy law and authority, would have dared to do. That, I must say, is born of the indulgence that Road Transport Department and particularly those who are responsible for operating the vehicles seem to enjoy at the hands of the Government. Now, if a private bus owner finds it necessary to overload his bus, he will have to reckon with the police station that will keep an eye on him, he will have to reckon with those who have taken the trouble to acquaint themselves with the law relating to road transport and may lodge a complaint against that kind of abuse. The peculiar thing I have noticed is that complaints of overloading of Government buses, complaints of the breakdown of Government transport buses, complaints of the unkempt, filthy condition in which these vehicles are kept, complaints of the incivility of persons that are appointed as drivers and conductors who shake their fists in the face of waiting passengers and pass away, such complaints have been ignored by this department. Government should have done well if they had confined

(SRI M. V. RAMA RAO.)

themselves to routine administration in the normal course without bothering to carry on trade occupations or to run bus services. People in this country would have been grateful to the Government if Ministers had found it possible to devote more time to the normal avocations of Government instead of busying themselves and pre-occupying themselves with things that did not really concern them such as road transport. It is true that the Government which was formed by the party of which I am a member did embark upon this nationalisation. The fact that that was our policy should not blind us or prevent us from examining whether the policy has served any useful purpose, has brought in any considerable revenues to Government, has strengthened the hands of the Government in regard to any questions of road transport, has put the people in any better plight than they originally were and, more than anything, what exactly has been the effect of this monopolisation and proposed nationalisation of road transport upon the fortunes of people who have been making considerable contribution to our resources by payment of taxes into the public treasury. I am certain that every Minister who has occasion to hold this particular portfolio for however short a period would have had ample opportunities of knowing and realising that this monopolisation has had one inevitable effect and that is, the ruination financially of many people who used to be habitually occupied in this road transport business. Sir, the generosity with which bus permits were being issued by the Government or by lower authorities was availed of by enthusiastic persons who did not know how to make better use of their moneys and were tempted to make investments in bus services which either belonged to them or belonged to some person who was benamidar for them and inside a quarter or probably a half-year such persons have successfully ruined themselves and not only have they gone out of business but they have also dislocated the entire road transport system that used to work more or less satisfactorily before the advent of these new adventurers upon the business. I am not saying that Government should not amend the section. They may amend the section all right but at the same time I should like the Minister to bestow greater thought to the effect of the amendment of this section upon the fortunes of those who are also citizens of our State and to whom also the Government owes a duty. It is not good for us to run away with slogans that we are helping the masses or serving the interests of a majority of people or that we have served the needs of the multitudes in the land and therefore necessarily sacrificed the interests of a few individuals. I hold no brief for the bus owner. I am myself a consumer of road transport. As long as private buses existed, an ordinary passenger like me met with a little consideration at the hands of persons who were in charge of the bus. I have since had occasion to experience the humiliation that is the lot of ordinary persons who do not happen to be possessed of the resources to threaten or to terrorise the bus-drivers or conductors who are employed in this road transport and I am sure my dear friend, the Home Minister, will be exceedingly sorry to learn that if a man like me has to perform a journey by road between Tumkur and Bangalore, he will have to wait several hours before he can get a reasonable chance of finding accommodation in one of the Government transport buses which with exceedingly good intentions the Minister has chosen to ply along that particular route. Now I should like the Minister to reflect considerately upon the fortunes of those who have invested moneys on these buses. With regard to our own experience of this road transport, the budget speech and the budget papers and the report of the administration of the Road Transport Department and the review thereon—

each one of these documents has pointed out to us that our earnings and the profits we have been able to make by running these road transport buses on what we call a nationalised basis or a monopolised basis, have not brought in anything worthwhile to our hands except enormous public grievance. We have successfully antagonized persons who were running buses and we have antagonized passengers who suffer from these numerous breakdowns and suffer from the incivility of persons who happen to run these Government buses. We have successfully created a measure and degree of dissatisfaction in persons who are connected with this road transport either as travellers or as proprietors of bus service, which ought to make the Government sit up and reflect whether they cannot divert all this energy and administrative resource into something more purposeful and something which is likely to be more fruitful in its results. All the revenue we have been able to get out of Government road transport has been computed at the most disappointing percentage of 0.9 for one period and 0.92 subject to correction, in a later period on the investment. It is true that road transport is a public utility service and I am sure I have to anticipate the counter arguments of my friend, the Home Minister who will point out that it is not for a popular Government...... (A Voice: Ex-Minister)—The Ex-Home Minister is all right. He seems to be in a gleeful mood. (Laughter.) It is not the Ex-Home Minister who will have to defend the particular measure unless he has chosen to make it his business...... (Interruption)—I should like to tell my friend that we remain united and the mere fact that we use particular expressions need not make him jubilate over any prospect of sensation that he may have in mind. I was saying that having regard to the almost negligible income we have been able to make out of road transport, it is not worthwhile for Government to maintain this huge investment and continue this diversion of administrative energies for a business which ordinary business people with ordinary business acumen and ordinary banking facilities can manage exceedingly well, because our laws are so satisfactorily designed that the interests of ordinary people who have to make use of road transport even where private bus owners ply these services are adequately safeguarded. All that the Government need do is to keep a stern eye upon the bus owners and also upon the police stations with which bus services maintain mamool relations. If that is done, the interests of the consumers of road transport will be very wisely looked after. That is my opinion; but while I am on this point, I should like to tell the Minister who is enthusiastic about this particular Bill that the effect of amending the section so as to invest the Regional Transport Authority or the State Transport Authority, with power to limit the period for which any permit or class of permits is issued to any period less than three years, is such a wide power that I should like to ask him if he has any sufficient ground for assuring himself that this power is likely to be exercised with due caution, discretion and circumspection in those cases where its operation would be necessary. Let us take a hypothetical case where a Regional Transport Authority, the composition of which would be found to be exceedingly interesting if I had the time to go into it, let us take a hypothetical case........

Mr. SPEAKER.—May I interrupt the Hon'ble Member for a minute? The Hon'ble Home Minister may defend himself by saying that there is an accumulation of depreciation funds etc.

Sri B. HUTCHE GOWDA (Turuvekere).—He will plead that he has got 100 buses more to be replaced.

Sri M. V. RAMA RAO.—I am grateful to you, Sir, for making or re-emphasising that point, but I think

(SRI M. V. RAMA RAO.)

that I ought to leave those points, for further discussion or comment, to my friend who, at any rate, did not make any attempt to speak on this Bill and therefore I stood up, so that the case, whatever he may have to say against road transport nationalisation or monopolisation, may not go by default. Now, Sir, the Hon'ble the Home Minister knows that he has my vote for this proposed amendment. Whatever remarks I may make, he knows that, as long as my vote is there, all that he has to do is to see if there is anything in the speech which would require him to reflect further upon the proposed amendment he has brought forward.

Now, Sir, I was suggesting a hypothetical case of a Regional Transport Authority, which, for reasons best known to itself, makes an unreasonable limitation of the period for a permit issued under this particular section. The bus-owner would be practically at the mercy of this Authority. Sir, it is not unusual to find that people who run bus services, either to make money or to keep the pot boiling at home, have to dance attendance upon the Regional Transport Authority and do a number of other things, which I should not like to go into, in order to keep themselves in the good graces of the distinguished gentlemen who happen to be members of the Regional Transport Authority. This is a state of things which our Government should not tolerate. I should like the Hon'ble the Home Minister to spend some time in making critical examination of the manner in which patronage is sought to be distributed by some members of the Regional Transport Authority who, on account of the sudden elevation to their present responsible position from very obscure origin, have found it possible to be insolent, impertinent and corrupt. This is the thing to which my friend the Hon'ble the Home Minister should address himself. While amending this particular section, Section 58, he should address himself to the increased necessity that will hereafter be found as a consequence of this amendment for keeping a more vigilant eye on the manner in which these Regional Transport Authorities do their work.

Sir, what do the Government gain by putting these bus owners to disadvantage or making them nurse grievances against the Government and against the Party in whose name the Government runs? What is it that the Government gain by keeping business people moving about, who ought to be minding their business and carrying it on so that common people may benefit by the business,—what do Government gain by making it necessary for those persons to be spending all their time, energy and money perhaps in waiting upon the pleasure of persons who some of whom, I should like to say on this occasion, some of them, are not even in a position to read, much less to understand, the provisions of law which govern the particular Transport Authority of which they happen to be members. I know many members here, Sir, the comparison is not at all odious because I am myself one of those who do not read all the Bills and papers that are circulated to members. If I happen to make a speech on any particular Bill, it is because that Bill has been fortunate enough to engage my attention probably by accident. There is no design in it and I can assure the Home Minister that I am not trying to delay the passing of this legislation with any design or any plan. Sir, like myself, because I do not wish to refer to any other member, who cannot read all the papers supplied to me, our distinguished friends who happen to be members of the Regional Transport Authority, those of them at any rate who are literate and are in a position to read........

Sri B. HUTCHE GOWDA.—There are not many here.

Sri M. V. RAMA RAO.—Well, Sir, my friend the Hon'ble Member from

Turuvekere would probably be able to throw further light on that part of the thing. I shall limit my remarks to what I know. Those of them who happen to know how to read and write, at least those members might take the trouble to acquaint themselves with the provisions of law which enable them to constitute an authority so as to be in a position to dictate to others. Some others but for this accident of their memberships of the Regional Transport Authority, would probably have not been engaged even as booking agents in bus stands. This Sir, is most disreputable. It is not the way of carrying on the administration of a department. The manner in which this power of patronage is being misused, abused and grossly abused at that is a thing which calls for immediate enquiry and investigation at the hands of my friend the Hon'ble the Home Minister.

Sir, my remarks are confined to the Regional Transport Authority and if it is the pleasure of any Hon'ble Member of this House to extend the scope of those observations to the Central Transport Authority, the State Transport Authority, I am not preventing him from making a statement of facts which would entitle him to make that extension. Speaking for myself, I have not interested myself yet in watching the operations of the State Transport Authority. So, Sir, I shall limit myself only to the Regional Transport Authority. Sir, I was telling the Home Minister that if a Regional Transport Authority gives or issues a permit which is valid for an unreasonaly short time, surely, Government do not expect the particular bus owner who has been so treated to go straight up to the Government or the State Transport Authority to obtain justice immediately. Surely they do not do so. The ordinary thing that will happen in such a case is that the man will go with another application for an extension or a renewal of his short term permit for a further term and that is exactly what the Regional Transport Authoritywalla wants, to be having a perpetual crowd dancing attendance, praying for favours, doing obeisance and then generally salaaming and making themselves fit for receiving the grace that may be had from him. That is exactly after the heart of the Regional Transport Authority walla. That is only human. Probably I would do the same if I am placed in that opposition. I am not going to give myself, knowing human nature as my friend the Home Minister certainly does, he should be exceedingly wary and cautious about vesting this enormous power of patronage in the hands of the Regional Transport Authority, the personnel of which is such that I cannot congratulate him for having constituted them in the manner in which they have been constituted.

Having said this much, I should like to observe that the Hon'ble the Home Minister should be pleased to give us, *in extenso* the various other reasons to which he made a cryptic reference whenn I asked for a further explanation of the brief Statement and Objects and Reasons which adorns this Bill on the reverse page. Now, Sir, if he is able to convince this House that the amendment of Section 58 is necessary in order to enable Government to make further progress in their beloved scheme of nationalisation of road transport, then, Sir, this House may have its own views to express on the question. But, as I pointed out earlier, if the effect of this amendment is merely to place private bus owners at the mercy of the Regional Transport Authority or the State Transport Authority which will have the power of determining the power of regulating the issue of short term permits, then, Sir, would it not be reasonable, would it not be necessary to consider whether Government have any concrete scheme of nationalisation or progressive monopolisation, any concrete schemes complete as to details, complete in its conception at least, with which Government can embark upon this proposed monopolisation?

(SRI M. V. RAMA RAO.)

When nationalisation was first started, the idea was that Government buses would run everywhere. Of course, I know my friend the Home Minister would say that we cannot do the whole thing in one instalment and therefore we have been doing it as well as we can and as quickly as we can. I can anticipate what he is going to say in reply to me. But I should like to ask him to see how many private bus owners who were taken off these bus routes where Government have a monopoly of running road transport, have been subsequently restored by a devious method or process into the same or similar or parallel routes, thereby giving an indirect opportunity to them to carry on the very competition which this monopolisation was intended to do away with. If he makes a patient investigation of this particular aspect of the matter, he will find that while we make but little progress in nationalisation of road transport, in progressive monopolisation and progressive divesting of the interests of the private bus-owners, we have been counterbalancing that progress with an insidious regress caused by the indiscriminate grant of bus permits by Regional Transport Authoritywalas to those very persons for reasons which would be most interesting, but which I am afraid I cannot engage the attention of this House in discussing.

2 P.M.

Sir, while Government seems to be committed to the policy of nationalisation, it must wake up to all the factors that go to make a success or failure of this policy and wake up in good time and not when it is too late. We have heard all kinds of fantastic stories about the vehicles that were purchased, about the unreasonableness of the prices that were paid, about the firms with whom orders were placed, about the manner in which the bus-bodies were built and about the unworthiness of the material used for building these bodies and about the most alluring commission that was made by some unknown persons. Apart from all that, a Government which invests public money, the hard-earned money of the people who silently pay because they are too civilised to fight against taxes as is done in other parts of the country, must be convinced of the wisdom of investing public money on schemes of this kind. If Government is satisfied that administrative energy and administrative time are being misspent upon this road transport, there is absolutely no reason why Government should not throw up its hands and say "We have had enough of it; let private bus owners take up road transport and we shall give them all the facilities they need; we have sufficient work on hand which we need to do and it is quite enough if we are able to carry out ordinary tasks of administration better, quicker and in a most satisfactory way." That, I should think, would be the reasonable thing for Government to do if there are no considerations of the necessity to continue a previous commitment, right or wrong, or any probable or possible prestige involved in it.

Sri D. DEVARAJ URS (Hunsur).—I want information, if the Hon'ble Member yields. Is he speaking for or against nationalisation? We are not able to follow him. Will the Hon'ble Member kindly make it clear?

Sri M. V. RAMA RAO.—I must say it is extremely gratifying to be told by my friend, the Hon'ble Member for Mysore District that the entire content of my laborious speech has been totally lost upon him. (Laughter) And that being so, I do not propose to bother him with any ready-made sugar-coated pill which will enable him to understand or digest the process of my argument.

I am not given to borrowing or running away with other people's clothes and I must tell him that I am not making use of any ready-made slogans or maxims or arguments for speaking

upon this particular matter. Nationalisation of road transport is not a mere phrase. It is an expert job, and great countries which have been working in a remocratic manner and which have been trying to administer their affairs in a satisfactory manner have found it more than difficult to handle this problem of road transport in a satisfactory manner. For anybody to run away with the phrase " nationalisation of road transport " and to require a man to say whether he is speaking for it or against it is to beg the question. I am not speaking for nationalisation of road transport nor am I speaking against it. I am merely discussing the necessity for assessing our own experience of what we have been doing these four years. (Sri D. Devaraj Urs : It is a very convenient argument). I may tell my friend who interjected the remark that it is a very convenient argument, that I am not handicapped for want of argument which will silence people like him and that he would do a good thing if he did not punctuate the course of my speech with observations which are more connected with his capacity for understanding than with the content of what I have been saying. I shall leave that there.

Sri M. PALANIYAPPAN (Ulsoor).—I want some more information, Sir.

Mr. SPEAKER.—Unless the Hon'ble Member yields.

Sri M. V. RAMA RAO.—I do not propose to yield. My experience of yielding to a dear friend like Sri Devaraj Urs has been so disturbing that I do not propose to yield to any other member. I propose to keep all the friendships I have made till now.

Sir, I was saying that Government should actively consider the wisdom of continuing to persist in this policy of nationalisation of road transport. If they have reasonable grounds to think that this policy has been a success or even a fair success, then, it is certainly the duty of the Government to see that they do not change the policy in a hurry. But if persons who do not enjoy special privileges will find it possible to illustrate and state their experiences in this House, Government should be in a position to get all the information and material that they want for judging the wisdom of this policy of nationalisation or monopolisation. If Section 58 is amended in the manner which the Hon'ble Minister desires and if as a consequence of it bus-permits will be issued for 15 days, two months, three months or six months, whatever it may be, " any period less than three years " is such a delightfully vague expression that nothing but a degree of wisdom which, we must all admit to our humiliation, is not possessed by many in this land, nothing but such a degree of wisdom would restrain the Regional Transport Authority or the State Transport Authority from making free use of the power which this section will vest in those bodies. As I said earlier, the consequences of any thoughtless exercise of those powers will bring nothing but discredit to the Government. And if no other reason exists than the desire to speed up and to increase the tempo of the monopolisation of road transport services, then, I must repeat my question to the Hon'ble the Home Minister whether he has any concrete scheme or proposal the details of which have been satisfactorily investigated and worked out for extending this monopolisation into those parts of Mysore in which the Road Transport Department at present does not operate. If he can tell the House the position with regard to that, then the case for the necessity of amending this section might be said to exist in some measure. But, I have reason to apprehend, the Government have not got any such scheme for extension of the monopolisation or nationalisation of road transport at present in view. The amendment of this section will add to that long list of acts, well-intentioned in themselves but disastrous in their consequences, because we have been in too great a hurry to maintain that our judgments are

(SRI M. V. RAMA RAO.)

necessarily wise and that the opposite view-points do not merit any consideration. Therefore I would urge upon the Hon'ble Minister's further reflection upon these three or four aspects of this question which I have had occasion to point out.

Sir, I have done and I am grateful to you for the indulgence you have shown.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY (Yelandur).—Sir, the reason given by the Hon'ble Home Minister in the Statement of Objects and Reasons for moving this amendment is that because certain routes have been nationalised, it is found inevitable that Section 58 must be amended so as to restrict the period of the currency of the permit. He also stated in the course of his speech delivered on the floor of this House that similar amendments have been made by other Governments and referred particularly to that of the Bombay Government. Sir, I will confine my remarks only to the legal aspect of the case.

In the first place, nationalisation by an executive order is illegal. In Mysore, nationalisation is done only by an executive order and there is no legislative sanction. In the year 1951, in Allahabad High Court in Motilal *v.* Uttar Pradesh Government it has been held that nationalisation by the executive order is illegal and it must be by legislation. The reason is this. The right to carry on motor business falls under Article 19 (1) (*g*) Fundamental Rights of the Constitution. It states as follows:—

> "19. (1) All citizens shall have the right.
>
> * * * *
>
> (*g*) to practice any profession, or to carry on any occupation, trade or business."

Nationalisation implies two things: one is that State Government will carry on business and the second aspect of it is that nobody else will be permitted to carry on that business. The second part of it is deemed to be an infringement of the fundamental rights of the people. But under Atricle 19 (6), certain restrictions may be put on any occupation, trade or business:—

> "Nothing in sub-clause (*g*) of the said clause shall affect the operation of any existing law in so far as it imposes or prevent the State from making any law imposing, in the interests of the general public, reasonable restrictions on the exercise of the right conferred by the said sub-clause."

Who can put these reasonable restrictions on the rights of the people? It is not by passing an executive order; it must be by legislation. There is no piece of legislation in Mysore State as is done in other States. I do not know what will happen in the High Court when there is a writ petition. It is not for me to say anything about it. The Hon'ble Minister referred to Bombay legislation in this connection. I would like to draw his attention to Section 6 of the Bombay Road Transport Act, 1950. It reads as follows:—

> "The Corporation may, if it deems that it is in the public interest so to do, select a route or any of the routes referred to in Section 3 for the operation of the transport vehicles thereon and declare such route or routes by notification in the Official Gazette as controlled route or routes for the purpose of this Act."

In Uttar Pradesh, legislation was made after the Full Bench decision was given in the Allahabad High Court. So nationalisation itself by an executive order is illegal. Second, what I should like to point out with regard to this amendment is this. The Regional Transport Authorities and the State Transport Authorities have been constituted under the Indian Motor Vehicles Act under Section 44. These Regional and State Transport Authorities are quasi-judicial bodies and now the Government

by this amendment seeks to have power to give directions to these bodies; that is an executive giving direction to the quasi-judicial body. I think it is not fair and is against the principles of jurisprudence.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK (Molakalmuru).—It is not a quasi-judicial body because non-official members are put on it.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—I can give decisions of the Madras High Court. In the Madras High Court in most of the cases it has been held that these Regional Transport Authorities are quasi-judicial bodies. Nobody can dispute that. Another thing is, the Government has got some interest.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—There, there are no non-officials and it is considered a quasi-judicial body. Here there is no such thing as that. Is it your opinion that these must be made quasi-judicial bodies?

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—Till recently even the Regional Transport Authorities and the Provincial Transport Authorities in Madras consisted of non-official members also. Because they did not observe certain rules when issuing permits, and issued permits indiscriminately, the non-official members were removed from the committees. These decisions were given prior to the removal of the non-official members from the Regional and Provincial Transport Authorities. The Government here is an interested party. They are also running transport services and in their interests they may abuse the power that they take by means of this amendment. Therefore, I oppose the amendment brought by the Hon'ble Minister.

Sri M. LINGANNA (Nanjangud).—Sir, at the outset, I want to make it clear that I am not at all holding any brief for the private owners of buses, but at the same time . . .

Sri K. PUTTASWAMY (Srirangapatna).—It is that which makes us doubt.

Sri M. LINGANNA.—You are always given to doubting. All the more, it does not bar the consideration of this particular amendment in a dispassionate view and from all angles. Now we have heard the most brilliant and lucid speech of Sri Rama Rao. He has dealt with all aspects of the question and if I have understood him correctly, the labour of his speech is directed to this particular point that we seem to do things in a manner which is not consistent with the exigencies of the particular problem and also in a manner inconsistent with the experience that we have gained in regard to the particular problem on hand. Sir, to my mind, this particular amendment seems to be superfluous. Of course, the Hon'ble Home Minister was pleased to say that because an amendment was moved and it was passed by the Legislature of Bombay and other States, we have also been obliged to make the same amendment or similar amendment in our State and further it is said that as we are proceeding on the line of nationalisation we have to restrict the period of licenses. I want to pose one question to the Hon'ble Minister. If he has good faith in nationalisation and if his experience for the past one year or so goes to show that nationalisation is best for the State and by nationalisation the State is being benefited to the extent that the Government is expecting and by nationalisation the public utilities are best served in the interests of the people, then I ask him straightaway to drop this particular piece of amendment and to cover up nationalisation by means of a separate legislation which would validate or legalise the executive order by which some routes have been monopolised. No doubt at present, no private bus owner has challenged the executive order promulgated or passed by the Government, but I am afraid sooner than later any one of the private bus

(SRI M. LINGANNA.)

owners may take to his mind to challenge the executive order and I am sure in view of the decisions given by High Courts of many of the States that the executive order cannot restrict the individual liberty to carry on any business or trade. To that extent I say that the executive order is defective and the amendment is superfluous and from that point of view I would say that hasty legislation might not cure all the defects that the executive order is inherent to. No doubt, this piece of legislation might be interpreted as a piece of legislation which is furthering the cause of nationalisation, but this itself is not the end of the policy of nationalisation, and also I am afraid that the good intention with which this particular amendment is brought forward may not be properly understood and may not be properly interpreted and may not be used judiciously and in a discretionary manner by the State Regional Transport Authorities or the other authorities. It has been amply said by my friend Sri Rama Rao how this power might be misused by the authorities constituted under the particular Act.

But that apart, I want to ask one question as to the intention of limiting the period. Now if the Government is all out for nationalisation, then well and good; there is no necessity for this law. If they want to slowly nationalise the road transport, then where is the hurry to limit the period of currency of the licenses issued to several bus owners? The bus owners are in such a mood which only a bus owner can explain, to think that the amount of money that they have invested and that the experience that they have gained could not be properly utilised by the State. But that apart, though the intention of the amendment seems to be good, it is not so opportune and it cannot cure all the evils of the executive order passed by the Government and to that extent it is defective and superfluous. So it might be postponed and a separate Bill or piece of legislation might be brought which would cover up the entire question of nationalisation. Of course, nothing prevents the Government to provide certain exceptions in that particular piece of legislation wherein even private bus owners can ply their buses in certain routes excepting the routes the Government have monopolised by law. So all the legal defects under which the Government is placed by that executive order might be cured by separate legislation and I believe that that would be a wise step to be taken by the Government. With these few observations I concur with my friend Sri Rama Rao that any piece of legislation should be carefully reflected over and passed with due caution and care.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ (ತುರುವೇಕೆರೆ).--ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Is it as a member of the party.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—Yes. ಈಗತಾನೆ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ತುಮಕೂರಿನ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ರಾಮರಾಯರು ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ವಿಶದವಾಗಿ ಈ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಸ್ಕೀಮು ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಯಾವರೀತಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿ, ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯದ ವರ್ತನೆಯಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾದದ್ದು ಬೇರೆದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ. ಆದಾಗ್ಯೂ ಶ್ರೀ ರಾಮರಾಯರು ಹೇಳಿದಮೇಲೆ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದೆಲ್ಲಾ ಸರಿಯಾದದ್ದು ಎಂದು ಒಪ್ಪಬೇಕಾಗಿದೆ; ಮತ್ತು ಆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿ ಬಂದಿದೆ.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಾಗ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಅದನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸಿದೆವು. ಇದರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ, ದೇಶದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಕೆಲಸ ಎಂದು ನಾವೆಲ್ಲ ಭಾವಿಸಿದ್ದೆವು. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ, ಸೌಕರ್ಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ಈಗ ನೋಡಿದರೆ ಅದು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡುವುದಾದರೆ, ಸಂಸ್ಥಾನದ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವವರಿಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ಅನುಕೂಲಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ; ಅಂಥದರಲ್ಲಿ ನಿನ್ನೆ ತಾನೆ ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪಾವಗಡಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿದ, ಹೊಸದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವವರಾಗಿದ್ದೀರೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ ಇವುಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ದೂರದೂರದ ಊರುಗಳಿಂದ ಈ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಒಂದೇ ದಿನದಲ್ಲಿ

ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಈ ರೀತಿ ತಪ್ಪಿಸಿದರೆ ಏನು ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಹಾಗಾಯಿತು ?

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—What is the insinuation about ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಬಸ್ ಚಾರ್ಜುಗಳೂ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಮೆ ಆಗುತ್ತವೆ, ಸುಲಭ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ನಾವು ತಿಳಿದಿದ್ದರೆ, ಮೊದಲು 6 ಕಾಸು ಇದ್ದಿದ್ದನ್ನು 8 ಕಾಸು ಮಾಡಿ, ಇದನ್ನೇ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕೂಡ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರು.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಂಪಾದನೆ ತರುತ್ತಿದೆಯೇ ಎಂದರೆ ಅದರಲ್ಲೂ ಲಾಭ ನೋಡಿದರೆ 'ಸೊನ್ನೆ' ಆಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—'ಸೊನ್ನೆ' ಎನ್ನುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. It is not zero.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—Anyhow, it is less than one per cent; ಸೊನ್ನೆ ಅಲ್ಲದಿದ್ದರೆ 0·9 ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಡಿಪ್ರಿಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣವಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈಗಾಗಲೇ ಅದರಿಂದಲೂ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಉಳಿದಿರುವುದು 13 ಲಕ್ಷ ಮಾತ್ರ. ಅದೂ ಇವೊತ್ತು ನಾಳೆಯಲ್ಲಿ ಖರ್ಚಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ವರ್ಷ ಏನೂ ಸೇರಿಸದೆ ಇದ್ದರೆ ಇನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸಗಳಲ್ಲೇ ಡಿಪ್ರಿಸಿಯೇಷನ್ ಏನೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

2-30 P.M.

ನಾವು ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಆಶೆ, ನಿರೀಕ್ಷೆ, ಆಕಾಂಕ್ಷೆಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೆವೋ ಅದೆಲ್ಲಾ ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಕೈಗೂಡಲಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಿದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೂ ಬಗೆಹರಿಯುತ್ತವೆ, ರೈಲ್ವೆಗಳ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತವೆ ಎಂಬ ನಿರೀಕ್ಷಣೆಯನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ಈಗ ನೋಡಿದರೆ, ಈ ಸರ್ಕಾರ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಅಧಿಕಾರ ವಹಿಸಲೂ ಇದಕ್ಕೆ ಅರ್ಹತೆಯಿಲ್ಲವೆಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಶ್ರೀ ರಾಮರಾಯರು ಹೇಳಿದುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 75 ರಷ್ಟು ಸರಿಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಸಮಿತಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೇಮಕಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂಬ ವಿಷಯವನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಬೇರೆಕಡೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ, ನಾನೂ ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯನಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆಂಟಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಸದಸ್ಯನಾಗಿದ್ದೇನೆ. ನಾಳೆ ಪ್ರೆಸಿಡೆಂಟಾಗದಿದ್ದರೆ ಇದೂ ಹೋಗಬಹುದು. ಆ ಸಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಒಂದೇ ಪಕ್ಷದವರಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಏಕೆ ವಿರೋಧಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ಅವರಲ್ಲೇ ಎರಡು ಪಕ್ಷಗಳಿವೆಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀ ರಾಮರಾಯರು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷದವರಾಗಿ ವಿರೋಧಮಾಡಿದುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ಆ ಎರಡು ಒಳ ಪಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪಕ್ಷದವರನ್ನು ಮಾತ್ರ ಈ ಸಮಿತಿಗಳಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇನ್ನೊಂದು ಪಕ್ಷದವರನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಪಕ್ಷದವರಲ್ಲಿ ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೌನ್ಸಿಲ್ಲುಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಾನಗಳು ಸಿಕ್ಕದೇಯಿದ್ದವರಿಗೆ ಆ ಸಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾನಗಳು ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಿವೆ. ಇದು ಒಂದು ಅಂಶ.

ಇನ್ನು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅನೇಕ ವೇಳೆ ಮಧ್ಯೆ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಿಂತುಹೋಗುತ್ತವೆ. ನಿನ್ನೆ ನಾನು ಈ ಸಭೆಗೆ ಬೇಗ ಬರೋಣವೆಂದು ಹೊರಟರೆ ಆ ಬಸ್ಸು ಯಶವಂತಪುರದ ಸೇತುವೆಯ ಹತ್ತಿರ ನಿಂತು ಹೋಯಿತು. ಅಕಸ್ಮಾತ್ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ನಿಂತುಹೋದರೆ, ಬೇರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಬರೋಣವೆಂದರೆ ಅದೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಹೀಗಾದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗಿರುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡಬೇಕು. ಇದು ಬೆಕ್ಕಿಗೆ ಬಿಸಿ ಹಾಲು ಕೊಟ್ಟು ಅದು ಇನ್ನಾವಾಗಲೂ ಹಾಲುಬೇಡ ಎನ್ನುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಹಾಗಾಗಿದೆ. ನಾವೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದವರು, ಈಗ ನಾವೇ ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆಯಲ್ಲಾ ಎಂದು ಕೇಳುವ ಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡಿ ಬೇಸರಗೊಂಡು ಮೊದಲು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದವರೂ ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳುವ ಹಾಗಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಕಡೆ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತುಹೋಗುವುದು, ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದರಿಂದ ಏನೂ ಲಾಭ ವಿಲ್ಲದೆಯಿರುವುದು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಲಾಭ ವಿಲ್ಲದೆಯಿರುವುದು ! ಈ ಎಲ್ಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವಮಟ್ಟಿಗೆ ಆಗಿದೆ ನಮಗೆ.

ಶ್ರೀ ಎಲ್. ಸಿದ್ದಪ್ಪ (ಚನ್ನಗಿರಿ).—ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬೇಡಿ ಎಂದಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Members of the same party—they seem to be speaking with two voices ?

Sri L. SIDDAPPA.—Not as Sri M. V. Rama Rao and Sri Siddaveerappa, members of the same party do.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—He forgets that. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿರುವ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀ ರಾಮರಾಯರು ಎಷ್ಟೋ ಅನುಭವಸ್ಥರು, ನುರಿತವರು, ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಧುರೀಣರು ; ಅಂಥವರು ಇಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ನೂರಕ್ಕೆ ನೂರರಷ್ಟು ವಿರೋಧವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥವರಿಗೆ ಸಮ್ಮತಿಯಿಲ್ಲದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೈಕೊಂಡರೆ ಸರ್ಕಾರ ಇದನ್ನು ಯಾವರೀತಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ನೋಡಬಹುದು. ತಮ್ಮ ಪಕ್ಷದಲ್ಲೇ ಅರ್ಧ ಜನರು ವಿರೋಧಮಾಡುವ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಇದನ್ನು ವಿರೋಧಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಂದುಕಾರಣವಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ ; ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದೆಯೂ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಹಿಂದಕ್ಕೂ ಬರುವುದಿಲ್ಲ, ಇಂಥ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಪಾನನಿರೋಧವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಿದರು. ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಮಾಡಿ

(ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ)

ದರು ಇನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಟ್ಟರು. ನಾಳೆ ನಾಳಿದ್ದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮುಂದೆ ಹೋಗುವುದೂ ಇಲ್ಲ ಅಥವಾ ತೆಗೆದುಹಾಕುವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಇದೇ ಗತಿಯನ್ನು ಇದಕ್ಕೂ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಿಜವಾದ ಉದ್ದೇಶ ವನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಯೆ, ಇದನ್ನು ಕೊನೆಮುಟ್ಟಿಸು ತ್ತಾರೆಯೆ ಎಂಬುದರಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸಂಶಯವಿದೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಅವರು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಏಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಂಡ ಮೂರು ತಿಂಗಳಲ್ಲೇ ಅವು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿ ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಿವೆಯೆಂದರೆ ಅವುಗಳ ಬಾಡಿಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಚೆನ್ನಾಗಿರುವ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಹಾಕದೇಯಿರುವುದ ರಿಂದ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಉತ್ತರಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ...

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—I answered an interpellation.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಪ್ರಾಯಶಃ ಆಗ ನಾನಿರ ಲಿಲ್ಲ ಪ್ರತಿಯೊಂದರಲ್ಲಿಯೂ ಕಲ್ಮಷ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿದೆ, ಉದಾತ್ತ ಧ್ಯೇಯವಿಲ್ಲ. ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಇದೆ. ಇದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟೋ ಅನುಕೂಲವಿದೆ. ಒಂದೇ compact ಆದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದೆ. ಇದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಿ ಅನು ಭವ ಸಂಪಾದಿಸುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬೇರೆ ಮಾಡಿರುವ ಉದ್ದೇಶವೇನು ? ಹೊರಗೆ ನೂರಾರು ಮೈಲಿ ಹೋಗು ವುದನ್ನೂ ಪೂರ್ತಿಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವುದನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಪೂರ್ಣವ ನಸ್ಸಿನಿಂದ ಯಾವುದನ್ನೂ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂ ಬುದು ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಟ್ಟರೆ ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ದುರುಪಯೋಗಮಾಡುತ್ತಾ ರೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ಮಸೂದೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಮೂರು ವರ್ಷ ಪರ್ಮಿಟ್ ಅವಧಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದೆ. ನಿಜವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವನ್ನು ಇಷ್ಟೇ ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳದೆ indefinite ಆಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ ? ಇಷ್ಟಿಷ್ಟು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇಂಥಿಂಥ ರೂಟುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇ ವೆಂದು ಯೋಜನೆಹಾಕಿಕೊಂಡು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ಕ್ರಮಹಾಕಿಕೊಂಡು ಒಟ್ಟು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು ?

[Sri M. PALANIYAPPAN in the Chair.]

ಸುಮ್ಮನೆ ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲವೆಂದು ಜನರಿಗೆ ತೋರಿಸುವುದಕ್ಕೆ, ಜನರು ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಇಂಥಾದ್ದಕ್ಕೆ ಕೈಹಾಕಬಾರದೆಂದು ಭಯ ಹುಟ್ಟುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಸರ್ಕಾರ ಹೀಗೆ ವರ್ತಿಸು ತ್ತಿದೆ. ಒಂದು dancing attendance ಅನ್ನುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲು ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಒಬ್ಬರು ಹೇಳಿದರು. ಅದೆಲ್ಲವೂ ವಾಸ್ತವಾಂಶವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಎಲ್ಲರೂ ನಮ್ಮ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿರಲಿ ಎಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಮೊದಲಿನಿಂದ ನಾವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದುದೇಕೆಂದರೆ, ಸರ್ಕಾರ ಆರ್ಥಿಕ ದುರವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿದೆ, ಅದಕ್ಕಾದರೂ ಸಹಾಯವಾಗ ಲೆಂದು. ಈಗ ಇದರಿಂದ ಇನ್ನೂ ಕೆಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮವಾ ಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ಗಳು ಓಡಾಡುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಮುಕ್ಕಾಲುಪಾಲು ತಾರು ರಸ್ತೆಗಳು ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದರೂ 0.92 ಅಷ್ಟು ಲಾಭ ಬರುವಾಗ, ಇನ್ನು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರೆ ಏನಾದರೂ ಲಾಭ ಬರುತ್ತ ದೆಯೇ ? ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಅಧಿಕಾರ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಜನರಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಬರಬೇಕು ; ಅವರು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆಂದೂ, ದೇಶದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ದೇಶದ ಲಾಭ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದೂ ಅವರಿಗೆ ಕಾಣಬೇಕು. ಈಗ ಹತ್ತಾರು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಎಲ್ಲವೂ ವಾಸ್ತ ವವಾದ ಕಾರಣಗಳು. ನನ್ನ ಹಿಂದೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಮೂರು ಜನ ಸದಸ್ಯರೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಕೈಹಾಕಿದರೆ ಅದನ್ನು ಕೊನೆ ಮುಟ್ಟಿಸಬೇಕು. ಮೊದಲಿನಿಂದ ಕೊನೆಯವರೆಗೆ ಸರಿಯಾದ ಯೋಜನೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡು, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಇಷ್ಟು ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಜಯ ಪ್ರದವಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಮಾಡಬೇಕು. ಮೊದ ಲಿನಿಂದಲೂ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಂದರೆ ಒಂದೊಂದು ನೀತಿ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಾ ಮೂರು ಜನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮೂರು ರೀತಿ ಮಾಡಿದರು. ಮತ್ತೆ ಬೇರೆ ಯಾವರು ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಇನ್ನೊಂದು ರೀತಿ. ಇಂಥದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ನಂಬಿಕೆಯಿಡುವುದು ? ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಗೆ ನಂಬು ವುದು ? ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೊನೆಮುಟ್ಟಿಸುತ್ತಾ ರೆಂದೂ, ಗೌರವವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದೂ ಯಾವ ನಂಬಿಕೆಯಿದೆ ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದವೀರಪ್ಪ.—ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೇ ನಿಮಗೆ ಸಮಾಧಾನ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಏಜೆಂಟುಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಒಬ್ಬನು ಕೆಲಸಮಾಡಿದ್ದನ್ನೂ ನೋಡಿಲ್ಲ. ಅವರ ಕಮಿಷನ್ನಿಗೆ 26ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಗಿದೆ. ಬಟ್ಟೆ ಒಗೆಯುವ ಅಗಸನನ್ನು ಕೂಡ ಏಜೆಂಟರಾಗಿ ನೇಮಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎಲ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ (ಕುಣಿಗಲು) —On a point of order, Sir. ಅಗಸರು ಬಟ್ಟೆ ಒಗೆಯುವವರಾದ ಮಾತ್ರಕ್ಕೇ ಅವರಿಗೆ ಯೋಗ್ಯತೆ ಇಲ್ಲವೆ ? ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಮಾನತೆಯಿರುವ ಇಂಥ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಹೇಳಬಹುದೆ ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—Is it a point of order, Sir ? ಪ್ರಭಾವಶಾಲಿಗಳಾಗಿರುವವರ ಮನೆ ಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೆ.

Mr. CHAIRMAN.—There is no point of order.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಷ್ಟೆ. ಕೆಟ್ಟ ಹೆಸರನ್ನು ಹೊತ್ತುಕೊಳ್ಳಬೇಡಿ, ಇದರಿಂದ ನಿಮಗೆ ಗೌರವ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಲಾಭ ಸಂಪಾದಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ, ವರ್ಷ ವರ್ಷವೂ ನಷ್ಟಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಮೊನ್ನೆ ಬಜೆಟ್ ನೋಡಿದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ 'ಮೈನಸ್' 29 ಸಾವಿರ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದವೀರಪ್ಪ.—ಕಣ್ಣಿದ್ದರೂ ಕಾಣುವು ದಿಲ್ಲವಲ್ಲ ನೋಡುವುದಿಲ್ಲವಲ್ಲ ಎಂದು ವ್ಯಥೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು 'ಮೈನಸ್' ಅಲ್ಲವೆಂದು ನಾನೇ ತೋರಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಮೊನ್ನೆ ನಾವು ತೋರಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಅದು 'ಮೈನಸ್' ಅಲ್ಲವೆಂದು ಆ ಮೇಲೆ ಪ್ಲಸ್' ಎಂದು ಸರಿಮಾಡಿದಿರಿ. ಒಂದುವೇಳೆ ಲುಕ್ಸಾನಾದರೂ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನಾದರೂ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಅದೂ ಇಲ್ಲ. ಪಾವಗಡಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್ಸನ್ನೂ ತೆಗೆದುಹಾಕಿದರು. 160 ಇದ್ದರೆ 90 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ದಕ್ಷತೆಸಾಲದು. ಇದನ್ನು businesslike ಆಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೇವಲ ಅಧಿಕಾರದಿಂದ ನಡೆಸಿದರೆ ಸಾಲದು. ಮಧ್ಯ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತರೆ ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೆಂದು ಕೇಳಿದರೆ, ಮುಂಚೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಅವರವರ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರಿಸುವ ಏರ್ಪಾಡ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ಮೇಲೆ ತಪ್ಪು ಯಾರದೆಂದು ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಬಹುದು.

ಈಗ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯನು ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಬಾಡಿ ವಗೈರೆ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಮಿತವ್ಯಯದಿಂದ ತಲೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬುದ್ಧಿಯನ್ನೆಲ್ಲಾ ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಹಣ ಖರ್ಚುಮಾಡುತ್ತಾನೆಯೇ ಹೊರತು ಹೀಗೆ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸುಮ್ಮನೆ 7,200 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಯಾವ ಒಬ್ಬ ಖಾಸಗಿ ಮನುಷ್ಯನೂ ಉದಾರವಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆತನಿಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೂ ಆತನ ತಲೆಯ ಮೇಲೆಯೇ ಬಿದ್ದಿರುತ್ತಾದ್ದರಿಂದ ಆತನು ಬಹಳ ದೀರ್ಘಾಲೋಚನೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾನೆ. ಹಾಗಿಲ್ಲದೆಹೋಗಿದ್ದರೆ ಆತನು ಇಷ್ಟೊಂದು ತೆರಿಗೆ ಹೊರೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಖಂಡಿತ ಉದ್ಧಾರವಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ದುಡ್ಡು ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದರೂ ಇವು ಅಷ್ಟು ಬೇಗ ಏಕೆ ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ ಆಗುತ್ತವೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುವುದು ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯೆಂದು ಇರತಕ್ಕದ್ದು ಮಿನಿಸ್ಟರಿಗೆ ಒಂದು ತಲೆನೋವು ಎಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಪಾಲಿಸಿಯನ್ನು ತಾವು ನಿಲ್ಲಿಸಿದರೆಯೇ ಅನುಕೂಲವೇನೋ ಎಂದು ನನಗೆ ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ನನಗಂತೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಂಬಿಕೆ ಕಳೆದುಹೋಗಿದೆ. ಖಂಡಿತ ಇದನ್ನು ನಡೆಸಲು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದು, ಈ ಒಂದು ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಂದು ಜನರನ್ನು ಹೆದರಿಸಿ ಅವರೆಲ್ಲರನ್ನೂ ತಮ್ಮ ಕೈಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವಹಾಗೆ ಮಾಡಲು ಒಂದು ಅವಕಾಶವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ತಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ಮಸೂದೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಾವು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದ ಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿ ನಾನು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ವಿರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ (ಹುಣಸೂರು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಇದುವರೆಗೂ ಮಾತನಾಡಿದಂಥ ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರುಗಳು ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ಯಾವ ಒಂದು ಬಾಬನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದೆಯೋ ಅದು ಅಷ್ಟು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟುಬಿಡುವುದೇ ಒಳ್ಳೆಯದು ಇತ್ಯಾದಿಯಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತ ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರಾದಂಥ ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಮರಾಯರು ಇದರ ಮೇಲೆ ಬಹಳವಾಗಿ ಟೀಕೆಮಾಡಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವಿ. ರಾಮರಾವ್.—ನಾನು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನೇ ಕೈಬಿಡಬೇಕೆಂದೇನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—"ಮಿನಿಸ್ಟರು irresponsible" ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅಷ್ಟೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಅವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತ, ಇದು ಫೇಲ್ಯೂರ್ ಆಗಿರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಈಗ ಅವರು "ಇದನ್ನು ಕೈಬಿಡಬೇಕೆಂದು ನಾನೇನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ" ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

Sri M. V. RAMA RAO.—I said "it is time to consider whether nationalisation has been a success or failure". I did not say it was a failure.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಇದೊಂದು ಕೇವಲ "ಸ್ಲೋಗನ್" ಎಂದು ಕೂಡ ಹೇಳಿದರು. ಯಾವ ಒಂದು ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೂ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಕ್ರಾಂತಿಯಾಗದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಯಾವುದೂ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಜ್ಞಾಪಕದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಅಥಾರಿಟೀಸ್ ಸಮಿತಿಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ, ಕಾನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಷನಲ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಆ ಸಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯರಾಗಿರತಕ್ಕವರಿಗೆ ತಿಳಿವಳಿಕೆಯಿಲ್ಲ, ಅವರು ಲಂಚರುಷುವತ್ತುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಮುಂತಾಗಿ ಟೀಕೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರವರ ಸ್ಥಳದ ಅನುಭವ ಈಗ ಯಾವರೀತಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆಯೋ ಅದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಸಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಮೆಂಬರೂ ಹಾಗೆ ಲಂಚ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಅಷ್ಟು ಸಾಧುವಾದದ್ದಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಅವರು ಬಹಳವಾಗಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ, ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದೂ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತುಂಬಾ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿರುತ್ತದೆಂದೂ ಅಪ್ಪಣೆ ಕೊಡಿಸಿದರು. ನನ್ನ ಅನುಭವದಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯತನಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. "ನಮಗೆ ರೈಲನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಈ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಒದಗಿರುತ್ತವೆ" ಎಂದು ಆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವ ಜನರೇ ನನಗೆ ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನನ್ನ ಸ್ವಂತ ಅನುಭವದ ಮಾತು.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—What about the number of accidents?

Sri D. DEVARAJ URS.—When compared to the number of accidents that are met by private buses, the number of accidents met by the Road Transport buses is less.

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.)

ಸ್ವಾಮಿ, ಪ್ರತಿದಿವಸವೂ ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಆಗತಕ್ಕ ಅನಾಹುತಗಳನ್ನು ನಾನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮನಗಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮೈಸೂರಿಂದ ಕೊಡಗಳ್ಳಿಗೆ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಆ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ಓಡತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸುಗಳ ಅನುಭವವೂ ನನಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ತಿಂಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠಪಕ್ಷ ಏನಿಲ್ಲವೆಂದರೂ 10—16 ಅಕ್ಸಿಡೆಂಟುಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಹೀಗೆ ನನಗೆ ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಈ ಎರಡು ತರದವುಗಳ ಅನುಭವವೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಒಂದು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಪಾಸಿಟಿ 30 ಇದ್ದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ 60—70 ಜನರನ್ನು ತುಂಬುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಅನೇಕರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರತಕ್ಕ ವಿಚಾರ. ಹೀಗೆ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ಇಂಥ ಬೇಸಿಗೆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆ.........

Sri M. LINGANNA.—Sir, I rise to a point of order. The Bill is with regard to the amendment to the Motor Vehicles Act and not with regard to the facilities given by the Road Transport Authority.

Sri D. DEVARAJ URS.—That has been discussed on a wider basis. I have also the privilege to discuss the same thing.

Sri M. LINGANNA.—I press for a ruling.

Mr. CHAIRMAN.—I rule it out of order.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—We can speak on merits. There is no objection.

Mr. CHAIRMAN.—The Hon'ble Member may go on.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಆ ವಿಚಾರವನ್ನು ಈಗ ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ತಾವು ನಾನು ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಮೊದಲು ಸಾವಧಾನದಿಂದ ಕೇಳಿ, ಆಗ ತಮಗೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೊದಲು ಮನಾಪಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟಾಗ–ಎಲ್ಲರೂ ಎಂಬ ಪದವನ್ನು ನಾನೀಗ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದಿಲ್ಲ, ಬಹಳ ಗಾರ್ಡೆಡ್ ಆಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ–ಹೀಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರನ್‌ಮಾಡದಂತೆ ಅವರನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಹೀಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಉದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಕೈ ಹಾಕಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅವರ ಮುಖಕ್ಕೆ ಮಸಿ ಬಳಿಯಬೇಕೆಂಬ ಭಾವನೆಯಿಂದಲೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಪೆರಿಯಾಪಟ್ಟಣ ಲೈಲನಲ್ಲಿ, ಕೈಹಿಡಿದು ಎಳೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೂಡಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಎಷ್ಟೋ ನಿದರ್ಶನಗಳು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿವೆ.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಆಗ ತಾವೇನು ಮಾಡಿದಿರಿ !

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಕೆಲವು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ತಾವು 10—20 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು 8 – 10 ಬಸ್ ಲೈಲುಗಳನ್ನು ಹೊಡೆದುಕೊಂಡು ಲಾಭ ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಿದ್ದುದೆಲ್ಲಾ ಹೊರಟುಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತಲ್ಲಾ ಎಂಬ ಹೊಟ್ಟೆಯುರಿಯಿಂದ ಹೀಗಾದರೂ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಹೀಯಾಳಿಸಿ ಅವರ ಮುಖಕ್ಕೆ ಮಸಿಬಳಿದಂತೆ ಮಾತನಾಡಿದರೆ ಆಗಲಾದರೂ ಇವರು ಇದನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೋ ಏನೋ ನೋಡೋಣ ಎಂಬ ಈ ಒಂದು ಕಾರಣದಿಂದಲೂ ಈಗ ಕೆಲವರು ಈ ಬಾಬಿನಿಂದ ಅಷ್ಟು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳತನಕ ಹಾಗೆ ಲಾಭಬಾರದೆ ಇದು ನಡೆದರೂ ನಡೆಯಬಹುದು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ನೋಡುವುದರಿಂದಲೇ ಇದು ಹಾಗೆ ಲುಕ್ಸಾನಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಸರ್ವರಿಗೂ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಒಂದು ಕಥೆ ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ತಂದೆಯಾದವನು ಮಗನಿಗೆ ತನ್ನ ಸಂಸಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿ ಬಂದಾಗ 'ನೀನು ಇನ್ನೂ ಹುಡುಗ, ನಿನಗೆ ಸಂಸಾರ ನಡೆಸುವ ದಕ್ಷತೆಯಿಲ್ಲ, ಆ ದಕ್ಷತೆ ಬರುವವರೆಗೆ ನಿನಗೆ ಯಾವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೂ ಬೇಡ' ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ, ಮಗನಿಗೆ ಮದುವೆ ಮಾಡುವ ವಯಸ್ಸು ಬಂದಮೇಲೂ ಆತನಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸದೆಹೋದರೆ, ಆತನಿಗೆ ಎಂದಿನವರೆಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಂದಿನವರೆಗೂ ಆತನಿಗೆ ಈ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೇನೆಂಬುದೇ ಗೊತ್ತಾಗಲು ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಹೊಸದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ತಲೆನೋವು ಕಂಡುಬಂದರೂ ಬಂದಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ನಾವು ಅಂಥದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಆದರೆ ಅಷ್ಟಕ್ಕೇನೇ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನೂ ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ಸೇ ಬೇಡ, ಇದನ್ನು ನಡೆಸುವುದೆ ಬೇಡ, ಇದನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟುಬಿಡಿ ಎಂದು, ಇನ್ನೂ ಏನೇನೋ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ವಾಗ್ಝರಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಭಾಷಣದ ಅರ್ಥವನ್ನೂ ಕೂಡ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಷ್ಟು "ಕಾಮನ್‌ಸೆನ್ಸ್" ನನಗೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲವೆಂತಲೂ ಕೂಡ ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನಾನೇನೂ ಅಂಥ ಲಾಯರ್ ಅಲ್ಲ. ಆದರೆ ನನಗೂ ತಕ್ಕಮಟ್ಟಿಗೆ ಆ 'ಕಾಮನ್‌ಸೆನ್ಸು' ಇದೆ. Commonsense is not the monopoly of lawyers. A commoner like me is also capable of understanding things.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR (T.-Narsipur).—You are a legislator.

Sri D. DEVARAJ URS.—That is why I have got commonsense to understand things.

Sri J. MOHAMED IMAM (Jagalur).—You are more than a lawyer.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಆ ಮಾತು ಇರಲಿ. ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರತಕ್ಕದ್ದಾದರೂ ಏನು !

"The State Government may order a Regional Transport

Authority or the State Transport Authority to limit the period to which any permit or class of permits is issued to any period less than three years."

Sri MULKA GOVINDA REDDY (Chitaldrug).—Even now they are doing like this without this amendment.

ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ಹೀಗೆ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ದೇಶದವರ ಕಾನೂನನ್ನು ಇಂಡಿಯಾದೇಶದವರ ಕಾನೂನಿಗೆ ಅನ್ವಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೂರು ತಿಂಗಳ ಕಾಲದವರೆಗೂ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಯಾವಾಗ ಈ ರೋಡುಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಮಾಡಿತ್ತೋ ಆಗಿನಿಂದಲೇ ಇವರು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರವೇ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಈ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಆ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೇ ಕೊಡಬೇಕೆಂದೇನೂ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಅಂದರೆ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಮೀರದಂತೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾತ್ರ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಈಗ ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಇದ್ದ ಕೇಂದ್ರ ಮೋಟಾರ್ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ಮೂರು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕಡಮೆಯಾಗಿ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಅದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೂರು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗದಂತೆ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದರೂ ಕೊಡಬಹುದು, ಅಥವಾ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ಕೊಡಬಹುದು. ಆದರೆ ಈಗ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಗಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡಕೂಡದೆಂದು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಇಂಥ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ಈ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಅವರು ಈ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಟೀಕೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೊಂದು ವೇಳೆ ಅವರು ಈ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುವ ಹಾಗಿದ್ದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಆ ಅವಕಾಶವಿದ್ದೇ ಇದೆ. ಈಗ ಅಂಥದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಸಮಿತಿಗಳೇ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಮಗೆ ಅವಕಾಶವಿದೆಯೇನು? ಅವರು ಹಾಗೆ ತಮಗೆ ಈ ರೆಜಿಸ್ಲೇಷನ್ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಭಾವಿಸುವುದಾದರೆ, ಇದನ್ನು ಅವರು ವಿರೋಧಿಸಬಹುದೇ ಶಿವಾಯ ಈ ಲೆಜಿಸ್ಲೇಷನ್ನೇ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆಯೇ ?

Mr. CHAIRMAN.—Is the Hon'ble Member taking some more time?

Sri D. DEVARAJ URS.—Yes. If I am permitted, I will continue after lunch.

Mr. CHAIRMAN.—The Hon'ble Member may continue after lunch. The House will now adjourn for lunch and meet again at 3-30

The House adjourned for Lunch at Three of the Clock and re-aessembled at Thirty Minutes past Three of the Clock.

[Mr. SPEAKER in the Chair.]

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಿಧವಾಗಿ ವಾದ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವುದು ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಸಾಲದು, ಆದ್ದರಿಂದ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಒಂದು ವಾದ. ಇನ್ನೊಂದೇನೆಂದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಎನ್ನುವುದೇ ಕೂಡದು, ಖಾಸಗಿ ಜನರು ತಮ್ಮ ಕಸಬನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆಂಬುದು ಇನ್ನೊಂದು ವಾದ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರಗಳೆಲ್ಲವೂ ಕೂಡ, ಅದರಲ್ಲೂ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ತತ್ವವನ್ನೊಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಾಂಗ ಶಾಸನದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇದರ ವಿಚಾರವಾಗಿ directive principles ನಲ್ಲಿ 39ನೆಯ ಆರ್ಟಿಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದೆ:—

Art. 39. " (*b*) : that the ownership and control of the material resources of the community are so distributed as best to subserve the common good.

(*c*) that the operation of the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment."

ಇವೆರಡನ್ನೂ ನಾವು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮನನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಾದರೆ, ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಸಂಪತ್ತು ಯಾವ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಕೈಯಲ್ಲಿಯೂ 'concentrate' ಆಗಿ ಸಮಾನಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರುವಂತೆ ಇರಬಾರದೆಂಬ ತತ್ವವನ್ನು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಾಂಗದಲ್ಲಿ ಅಡಕಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅದರಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ನೀತಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಒಪ್ಪಿದ್ದೇವೆ ಎಂಬುದು ವಿಶದವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗ ಈ ತತ್ವಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಹೀಗೆ ಕೆಲವೇ ಜನರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸೇರಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ಉತ್ಪತ್ತಿಯೆಲ್ಲಾ ಒಬ್ಬಿಬ್ಬರು ಲಕ್ಷಾಧೀಶರಿಗೆ ಸಲ್ಲುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದ್ದುದು ತಪ್ಪಿಹೋಗಿ ಬರುವ ಆದಾಯವೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಎಲ್ಲ ಸಮಾಜಕ್ಕೂ ಅನುಕೂಲವಾದ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ದಿನೇ ದಿನೇ ಸರ್ಕಾರಗಳು ತಮ್ಮ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿಮಾಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕಾದರೆ ದುಡ್ಡು ಬರಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಇದೂ ಒಂದು ಮಾರ್ಗವೆಂಬುದನ್ನು ಜ್ಞಾಪಕದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬೇಕೇ ಬೇಡವೇ ಎಂಬ ಸಮಸ್ಯೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ, ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಆದಾಯದ ಬಾಬುಗಳು ಬಹಳ ಸಂಕುಚಿತವಾಗಿವೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಜಮೀನು ಕಂದಾಯ ಜಾಸ್ತಿಮಾಡಬೇಕು ಎಂದರೆ ಬಡ ರೈತರಿಗೆ

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.)

ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದಾಯತೆರಿಗೆ ಅಥವಾ ಸೇಲ್ಸ್ ಟಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದರೆ ವರ್ತಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೂ ಕೂಡ ಅದು ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ಅಂದ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನೂ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡದೆ ಇನ್ನಾವ ರೀತಿ ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬರಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡುವುದಾದರೆ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕ್ರಮೇಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ,communicationsನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಈ ನೀತಿಯನ್ನು ಪಾಲಿಸುವುದು ಕಷ್ಟ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲ, ಕಾಲವಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದಮಾತ್ರಕ್ಕೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡುವುದೇ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ ಅದನ್ನು ಮಾಡಲೇಕೂಡದೆಂದು ಹೇಳುವ ವಾದ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಏನೇ ಆಗಲಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲೇಬೇಕು. ಒಂದು ವೇಳೆ ಲೋಪದೋಷಗಳಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ತಿದ್ದುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ R. T. S. ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ವಾದಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ವಾಮಿ, ನನ್ನ ಅನುಭವ ಇರುವಹಾಗೆ ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗಿ ಅನೇಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಟೈಮಿಂಗ್ಸ್‌ನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾವಿರ, ಎರಡು ಸಾವಿರ ಕೊಟ್ಟು ಬದಲಾವಣೆಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿರುವಂಥ ಅನೇಕ ನಿದರ್ಶನಗಳಿವೆ. ಈಗ R. T. S. ಬಂದಮೇಲೆ ಹೀಗೆ ಲಂಚ ರುಷುವತ್ತುಗಳನ್ನು ಕ್ಲಾರ್ಕುಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ತಮಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಂದರ್ಭ ತಪ್ಪಿತು ; ಒಂದು ವೇಳೆ ಹತ್ತುವರ್ಷಗಳ ಕೆಳಗೆ ಒಬ್ಬಾನೊಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ತನ್ನ ಗಾಡಿ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏಳು ಘಂಟೆ Timing ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಂದೀಚೆಗೆ ಬಂದ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯ ತನ್ನ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿ ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲಂಚಕೊಟ್ಟು ಅವನಿಗಿಂತಲೂ ಮುಂಚಿನ Timing ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭ ತಪ್ಪಿತು. R.T.S. ಬಂದಮೇಲೆ ಇಂಥ ಕಾರ್ಯ್ಯಾಚರಣೆಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಅಡಚಣೆ ಬಂದಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ Timingನ್ನು ಕೂಡ regulate ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶವಿರುವುದರಿಂದ, ಅವರು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನೋಡಿ ಯಾರು ಯಾರಿಗೆ ಯಾವ ಯಾವ Timings ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನೋಡಿ ಹಂಚಿಕೆಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅನೇಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದರೆ, ಹಿಂದೆ ಯಾರು ಯಾರು ಈ ಅಧಿಕಾರದ ದುರುಪಯೋಗದಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನ ಹೊಂದುತ್ತಿದ್ದರೋ ಅಂಥವರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ದೊಡ್ಡ ಧಕ್ಕೆ ಬಂದಂತಾಗಿದೆ. ಇದೇ ಒಂದು ಕಾರಣದಿಂದ ಅವರುಗಳು ಈ R. T. S. ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ ಅನೇಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆಯೆಂದು ಕೂಡ ದೂಷಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅವರು ಜನಗಳನ್ನು ಕಂಡರೆ ವಿವೇಕದಿಂದ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆಕ್ಷೇಪಣೀಯವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಹಾಗೆ ಇದ್ದರೂ ಇರಬಹುದು. ಆದರೆ ನನಗೆ ತಿಳಿದಿರುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ, ಹಿಂದೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಮಾಲೀಕರುಗಳು ಯಾರಿಗೆ oblige ಮಾಡುತ್ತಾ ಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೋ ಅಂಥವರಿಗೇ ಸ್ವಲ್ಪ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ, ನಿಜ. ಈಗ ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ ಟೈಮಿಂಗ್ಸ್ ಸರಿಯಾಗಿ ನಿಷ್ಕರ್ಷೆಯಾಗಿದ್ದು ಬಸ್ಸುಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಬೇಕು, ಎಷ್ಟುಕಾಲ ನಿಲ್ಲಬೇಕು —ಎಂಬುದನ್ನೆಲ್ಲ ಗೊತ್ತುಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ಕೆಲವರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ನಾನು ಒಂದು ವೇಳೆ ಹುಣಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಹತ್ತುನಿಮಿಷ ನಿಲ್ಲಿಸು ಎಂದು ಹೇಳಿದರೂ ಅತನು ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ತನ್ನ Timingsನಂತೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಬಿಟ್ಟುಹೋಗಲೇ ಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ನನಗೆ oblige ಮಾಡದಿರಬಹುದು. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ, ಅತನು 10 ನಿಮಿಷ ನಿಲ್ಲಿಸಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಅತನ ಮೇಲೇನಾದರೂ ದೂರು ಹೇಳಿ ಹೊರಟು ಡ್ರೈವರ್ ನನಗೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ ಎಂದು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮಾಡುವುದು ಸಾಧುವಾಗಿ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ.

ನಾನೇ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕೂ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಬಹಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅದರ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆಯೆಂದರೆ ತಪ್ಪಲ್ಲ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಅಲ್ಲಿನ ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಅನೇಕ ವಿಧದಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೂ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅವರ ಕೈಕೆಳಗಿನ ಡ್ರೈವರುಗಳು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಹೊತ್ತು ಗೊತ್ತು ಏನೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡರೆ ಸಾಯಂಕಾಲದವರೆಗೂ ದುಡಿಯುತ್ತಿದ್ದರು. ಎಷ್ಟು ಬೇಸತ್ತಿದ್ದರೂ ಅವರನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವ ಹಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಾದರೋ, ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರು ಬೆಳಿಗ್ಗೆಯಿಂದ ಸಾಯಂಕಾಲದವರೆಗೆ ಇಷ್ಟು ಗಂಟೆ ಕೆಲಸಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದರೆ ಅಷ್ಟು ಗಂಟೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಹೊರಟುಹೋಗಬಹುದು ಈ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೂ ಡ್ರೈವರುಗಳಿಗೂ ಅನುಕೂಲವೇ ಆಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ದುಡ್ಡನ್ನು ಮಧ್ಯಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ವಸೂಲುಮಾಡಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರಕೊಡದೆ ಇರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಿದ್ದರೂ ಇರಬಹುದು. ಇಲ್ಲವೆಂದೇನೂ ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕು, ಅದು efficient ಆಗಿ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಏರ್ಪಾಡುಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಮುಂದುವರಿಯಬೇಕೇ ಹೊರತು, ಇಷ್ಟಕ್ಕಾಗಿಯೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಬೇಡ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಆದ್ದರಿಂದ, ನಾವು ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದೇ ಆದರೆ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನೂ ಒಪ್ಪಬೇಕು. ಒಂದು ವೇಳೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ, ಆಗ್ಗೆ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನೂ ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದಮೇಲೆ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪದೆ ಇದ್ದರೆ, ಮುಂದೆ ಮುನಾಫೆಲಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆನ್ನುವಾಗ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಮೂರು ವರ್ಷ ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು

ಹೇಳಿದರೆ, ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಮುಂದುವರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಬೇಕೆಂದಮೇಲೆ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪಲೇಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

*Sri A. BHEEMAPPA NAIK (Molakalmuru).—Mr. Speaker, Sir, I just want to bring to the kind notice of the House that prior to the extension of the Indian Motor Vehicles Act, our Act confined itself to the right of extending the period by quarters and it is only after the new Bill was introduced we had no right to change the period to any period less than three years. All the difficulties that were there prior to the introduction of the Government of India Act are still existing. If there was no difficulty at that time there could not be any difficulty now because after all, the power will be given to the Government of Mysore to order the State Transport Authority or the Regional Transport Authority to extend the period, limiting it to a certain period. If Government want to nationalise the road transport, it is only at that time, if they want to do it within six months from now alone, they may begin to say 'Extend it by three months' or if they want to introduce it within two years, they may extend it by a year and further extend it by a year. They would not be so reckless as to say—extend it by three weeks or six weeks. The minimum, I would say, would not be less than three months. There was no difficulty encountered when the Government of Mysore had brought an enactment in this House alone limiting the period to three months. So, there is nothing extraordinary here which should give us an apprehension that the Government of Mysore might act frivolously. So far as this is concerned, only this much I can say. As regards nationalisation, I do not certify that everything is perfect and nothing requires improvement. There are so many difficulties and anomalies; a better way of nationalising or running the bus services, we may have to think of. Perhaps, it is with that view that Sri Rama Rao has given suggestions, as to how to improve the national transport services. He also suggested that if we cannot do it on better, profitable and serviceable lines, it is better that such a thing is not thought of. It is with that view only that Sri Rama Rao gave very practical suggestions. If certain difficulties that are now encountered are really remedied, I feel that the present Government Transport might work much better and more efficiently. Therefore, nobody need have any apprehension about limiting the period to less than three months.

Another point I want to bring at this juncture to the notice of the House is that the Government of Madras or any Government, in order to grant or extend these periods, would limit the number of members serving on the Regional or State Transport Authorities to two or three, that too officers. I feel that would be better in view of the fact that many advocates appear and argue the cases upon which these authorities give judgment. For this reason, it would be better, as suggested by Sri Rajasekhara Murthy, that quasi-judicial officers are established instead of these non-officials.

(*Interruption*).

Lawyers are appearing. Even from other parts of India, lawyers are appearing before these Authorities.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—My Hon'ble friend is mistaken. I was not saying that quasi-judicial officers should be established. I was saying that the existing Regional and State Transport Authorities are quasi-judicial bodies.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—I have never considered them as judicial bodies at all. Unless there are persons really trained and who certainly can give considered judgments, I feel they are not judicial bodies or quasi-judicial bodies.

Sri MULKA GOVINDA REDDY.—They may be incompetent or incapable, but the powers are there.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—But I feel that the principle is too large, that nomination system is not correct. I am only suggesting that the officers who are put on that body, in the Board, should be only two or three, just as there is in Madras. I know that the State Transport Authority in Madras consists of three people. On that analogy, which I am quoting, our board might also be modelled. That is all I am suggesting.

Sri K. PUTTASWAMY.—Government have stated on the floor of the House that these bodies are quasi-judicial bodies.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—It is not the opinion of the Government. It is the pronounced judicial wording of so many High Courts that these authorities are quasi-judicial authorities and the Government have agreed with that view.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—I am reiterating my statement. They might be pronounced as such. But by merely pronouncing somebody who does not know what judicial functions are as quasi-judicial, I do not call them, even now, as quasi-judicial bodies. That is my opinion. You may please take it for what it is worth.

I was saying that better people must be put there, men with judicial abilities and capacities. Men with a knowledge of law must be put there. That is all I meant. Whatever it is, as it is, I do not think that the question of limiting a period to less than three months requires such elaborate discussion. Nobody objected formerly when a Bill was brought here to limit the period to three months. I do not know why we should make much out of it now.

*ಶ್ರೀಮತಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಸಿದ್ದಮ್ಮ (ದಾವಣಗೆರೆ).—ಇದುವರೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಈಗ ಕಾನೂನು ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ಕಂಡುಬಂದ ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ತಿದ್ದುಪಾಟು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅರಿಕೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟಿರುವ ಎಷ್ಟೋ ಜನರು ಏನೂ ತಕರಾರಿಲ್ಲದೆ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಒಂದು ಸಾಮಾನು ಬಿಟ್ಟುಹೋದರೂ ಅದನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಒಯ್ದು ಮುಟ್ಟಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾರದು ಯಾವ ಸಾಮಾನು ಮರೆತುಹೋದರೂ ಪತ್ತೆಯಿಲ್ಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಈ ಹೊತ್ತಿದ್ದ ಡ್ರೈವರು ಕಂಡಕ್ಟರು ನಾಳೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಇನ್ನೊಬ್ಬರನ್ನು ಕೇಳಿ, ಮತ್ತೊಬ್ಬರನ್ನು ಕೇಳಿ ಎಂದು ಹೇಳಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಇವೊತ್ತೊಬ್ಬರು, ನಾಳೆ ಒಬ್ಬರು ಎಂದು ಬದಲಾವಣೆಯಾಗುತ್ತಾರೆ. ಜನರು ಬಹಳ ಪುಕಾರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಿದ್ದು ತಿದ್ದುಪಾಟು ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ನಡುವೆ ಬಸ್ಸಿಗಾಗಿ ಕಾದುನಿಂತಿರುತ್ತಾರೆ; ಸೀಟಿಲ್ಲವೆಂದು ಕೈತೋರಿಸಿ, ನಿಲ್ಲಿಸದೆ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ದಯೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಿ, ಅವರಿಗೆ ಆದಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೂ ಸೀಟು ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಾಟನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನೊಂದು ತೊಂದರೆಯಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸೀಟುಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಇಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಮುಂದೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಹಿಂದೆ ಸೀಟಿದ್ದರೆ ಇಷ್ಟಿಷ್ಟೆತ್ತರ ಎತ್ತಿಹಾಕುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೀಗಾಗಲು ಏನು ಕಾರಣವೋ ಏನು ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರುತ್ತದೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅಂತೂ ಇವರಿಗೆ ಮುಂದೆ ಸೀಟುಗಳನ್ನಿಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಸಲಹೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸಿ. ನಂಜುಂಡಯ್ಯ (ಕೋರ) —ಸ್ವಾಮಿ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗ ತಂದಿರುವ ಈ ಮಸೂದಾ ಕಾನೂನಿನ ಆವಶ್ಯಕತೆ ಏನೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ಈಗಲೂ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ 'ಯಾವ ಪರಿಹಾರವೂ ಇಲ್ಲದೆ ಈ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಯಾವಾಗ ಬೇಕಾದರೂ ವಾಪಸು ಒಪ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ' (surrender) ಎಂಬ ಷರತ್ತು ಹಾಕಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಪರ್ಮಿಟ್ ಅವಧಿಯನ್ನು ಮೂರು ತಿಂಗಳು ಆರುತಿಂಗಳು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಏಕೆ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಂದರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಹೊತ್ತು ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪರ್ಮಿಟ್ಟಿಗೂ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಐದು ರೂಪಾಯಿ ರಿನ್ಯೂಯಲ್ ಮತ್ತು ಪರ್ಮಿಟ್ ಫೀ ಎಂದು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಸೀಟಿಂಗ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎರಡು ದಿವಸ ವಸೂಲು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ಎಂದರೆ ಕೇವಲ ಹಣ ಎಳೆಯುವವರು ಎಂದಿರುವಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅವರೂ ಇತರರಂತೆ ಮನುಷ್ಯರು ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡ ಹಾಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಆರು ತಿಂಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಮೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟರೂ ಆರುತಿಂಗಳಿಗೂ ಹಣ ವಸೂಲುಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು. ಇದು ನ್ಯಾಯವಲ್ಲ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ಉದ್ದೇಶ, ಯಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೋ

ಅವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ ಕೊಡಬೇಕು, ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಸಂಪಾದನೆಯನ್ನೂ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬುದು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಈ ಹೊತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ಹೇಗೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ವ್ಯಥೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಹಣ ಸಂಪಾದನೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದರೆ, ಎಷ್ಟು ಹಣ ಅದರ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿದ್ದೇವೋ ಅಷ್ಟು ಸಂಪಾದನೆಯಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಘಂಟಾಘೋಷವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮೊನ್ನೆ ಒಂದು ಮಸೂದೆ ಅಂಗೀಕಾರವಾಯಿತು, ಅದರ ಪ್ರಕಾರ vehicles tax ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಏನಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಸಂಪಾದನೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಏನೋ ನೋಡಬೇಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೊದಗಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ತುಮಕೂರು ಲೈನ್ ವಿಚಾರ ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಅನೇಕಸಾರಿ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ತಿರುಗುತ್ತೇನೆ. ಮೂರು ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆ ಈ ರೂಟನ್ನು ನೊನಾಪಲೈಸ್ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 20 ಜನ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಕಡೆ 30 ಜನ 35 ಜನರನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿದರೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶಮಾಡಿ ಕಾನೂನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರು" ಡಿ. ಎಸ್. ಪಿ. ಆಫೀಸಿಗೆ ಬಂದು ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಡಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಆದರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಡಿಸೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳವರೆಗೆ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳು ಎಷ್ಟು ಇಷ್ಯೂ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಆಮೇಲೆ ಜನವರಿ ಯಿಂದೀಚೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಇಷ್ಯೂ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ನೋಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಜನವರಿಯಿಂದೀಚೆಗೆ ಈ ಹೊತ್ತಿನವರೆಗೂ ಒಂದು ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಕೇಸನ್ನೂ ಕೂಡ ಹಾಕಿಲ್ಲ.

ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದರೆ, ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಘಂಟಾಘೋಷವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಎಂದು ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸಿನವರು ಹೇಳಿದರು. ಅವರ ಅದೃಷ್ಟ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಿರಬಹುದು. ಮೊನ್ನೆ ನಾವು ಐದು ಜನರು ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದೆವು. 23 ಜನ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 35 ಜನರನ್ನು ಹಾಕಿದರು. ಇನ್ನೂ ಐದು ಜನರನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಇದ್ದವರನ್ನು ಜರುಗಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಹೋಗಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಸರ್ಕಾರಿ ಪಕ್ಷದವರು ಯಾರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಿದ್ದರೂ ಎಲ್ಲರ ಕಣ್ಣೂ ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ, ನಮ್ಮ ಟೋಪಿಯ ಮೇಲಿರುತ್ತದೆ. ನಡೆಸಿದರೆ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಿಟ್ಟುಬಿಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಜನ. ಎಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಕೊಟ್ಟು ನಡೆಸಬೇಕು ; ನಮಗೆ ಕಷ್ಟ ಎಂದರೆ ಯಾರೂ ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಏನೋ ಬೇರೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದು ಭಾವಿಸಬಾರದು. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದು ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಜನರಿಗೆ ಬೇಕಾದದ್ದು ಸೌಲಭ್ಯ, ಅದನ್ನೊದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮುಂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯ ಮೇಲೆ ವಿಪುಲವಾಗಿ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಈ ಅಧಿವೇಶನ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಲಾಗಾಯ್ತು ನಾವು ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರಗಳ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಖೋತಾ ಸೂಚನೆಗಳ ಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಯುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಶಾಖೆಯಲ್ಲಿರುವ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನೂ, ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನೂ ತಿಳಿಸಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಿಜ ಅನೇಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು, ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂಬ ಅನೇಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಲಾಗಾಯ್ತು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಮಸೂದೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಪರ್ಮಿಟ್ಟಿನ ಕಾಲಪರಿಮಿತಿಯನ್ನು ಕಡಮೆಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಂದಿರುವುದು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟು ವಿಪುಲವಾದ ಚರ್ಚೆ ಏಕೆ ಆಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಿಲ್ಲ.

4 P. M.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸಿನವರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು. "ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೇನೂ ಇಲ್ಲ" ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ಈ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ನನಗೂ ಕೂಡ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂಬ ಕುತೂಹಲ ಬಂತು. ಆದರೆ ಯಾರು ಯಾರು ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ಸಂಗತಿ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೇನೂ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಇಲ್ಲ. ಶ್ರೀ ಅರಸರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೀಜನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯವರು ಎಷ್ಟು ಶ್ರದ್ಧೆವಹಿಸಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಅಷ್ಟೇ ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೀಜನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯವರೂ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೂ ಸಹ ಯಾವ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಗಳಿಗೂ ಒಳಗಾಗದಂತೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ಸಮಿತಿಗಳು ರಚಿತವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಎಂಥಾ ಗುಲ್ಲಿತ್ತು ಮತ್ತು ಎಷ್ಟು ಅಭಾಸವಾದ ಭಾವನೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಅಡಕವಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಯಾರೂ ಮರೆಯಲಾರರು. ಆದರೆ ಈಚೆಗೆ ಈ ಸಮಿತಿಗಳು ಏರ್ಪಾಡಾದ ಮೇಲೆ ಅವೆಲ್ಲವೂ ಅಡಗಿಹೋದವು. ಈ ಸಮಿತಿಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಟೆಂಪೊರರಿಯಾಗಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಹಾಗೆ ಅವಕಾಶವಿದ್ದಾಗ ಅವರು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾವಣೆಯಾಗಿ ಹೋಗತಕ್ಕ ಸಂಭವಗಳು ಬಂದಾಗ ಆ ವರ್ಗಾವಣೆಯು ಒಂದು ವಾರಕ್ಕೆ ಹಿಂದೆ ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಏನೇನು ಅದಲು ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗುತ್ತಿದ್ದವು, ಅದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ತೊಂದರೆಗಳಾಗುತ್ತಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಜ್ಞಾಪಕದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಅಂಥ ಅನ್ಯಾಯಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಅಂಥದ್ದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೂ ಇಲ್ಲ. ಈ ದಿವಸ ಅಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನೇನಾದರೂ ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭಗಳುಂಟಾದರೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೂ ಅವರವರ ಅಹವಾಲುಗಳೇನಿರುತ್ತವೆಯೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟು, ಅವರು ಹೇಳುವಂಥ ಅಹವಾಲುಗಳಿಗೆ ಈ ಸಮಿತಿಯವರು ನಿಗಾಕೊಟ್ಟು, ಅವುಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ತಾವು ಮಾಡುವಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಂದ ಯಾರೊಬ್ಬರಿಗೂ ತೊಂದರೆಯಾಗದೇ ಇರುವಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ, ಹೇಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದು ಅನುಕೂಲ

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ)

ವಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೋ ಅಂಥ ರೀತಿಗಳಲ್ಲೇ, ಅದನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೋ ಶಿವಾಯಿ, ಯಾರೊಬ್ಬರಿಗೂ ತಮ್ಮ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಈ ಸಮಿತಿಯವರು ಒಬ್ಬಾನೊಬ್ಬ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನುಕೂಲಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬ ಭಾವನೆ ಸಹ ಬಾರದಿರುವಂತೆ, ಅಷ್ಟು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರೆ ಈ ಸಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರುಗಳೆಲ್ಲಾ ಅಂಥ ಮಹಾ ಗಣ್ಯವ್ಯಕ್ತಿಗಳಾಗಿಲ್ಲದೆ ಇರಬಹುದು. ಆದರೆ ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿರುವವರು ದೇಶಾಭಿಮಾನಿಗಳು, ಸತ್ಯವಂತರು, ಸರ್ಕಾರದ ಗೌರವಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬಾರದಂತೆ ನಿರ್ವಂಚನೆಯಿಂದ ಮುಂದುವರಿಯುವಂಥ ಸದಸ್ಯರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥವರಿಗೆ ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ಯಾವ ಆಶೋತ್ತರಗಳೂ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಸರ್ವರಿಗೂ ನ್ಯಾಯ ದೊರಕಲು ಅವಕಾಶವಾಗಿದೆ. ಅವರ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಯಾರ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಗಳಿಗೂ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಅವರು ಯಾರೊಬ್ಬರ ಲಂಚ ವಗೈರೆಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ಇನ್‌ಫ್ಲುಯೆನ್ಸುಗಳಿಗೂ ಒಳಗಾಗದೆ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದಲೇ, ಯಾರು ಅವರಿಗೆ ಲಂಚ ವಗೈರೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ತಮ್ಮ ಕೆಲಸಮಾಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಪಡುತ್ತಿದ್ದರೋ ಮತ್ತು ಕೈಲಾಗದೆ ವಿಫಲರಾಗಿರುತ್ತಾರೋ ಅಂಥವರೇ ಇಂದು ಈಗ ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಸಮಿತಿಗಳ ಮೇಲೆ ದೂರನ್ನು ಹೇಳಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿರುವಂತೆ ತೋರುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗೆ ಯಾರೊಬ್ಬರೇ ಆಗಲಿ ಅವರು ತಾವು ಏನೊಂದು ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತಾರೋ ಅದನ್ನು ತಮ್ಮಂತೆಯೇ ಇತರರೂ ಅವಲಂಬಿಸಿರಬಹುದೆಂದು ಭಾವಿಸಿಕೊಂಡು ಮಾತನಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಘಳಿಗೆಗೊಂದು, ಘಂಟೆಗೊಂದರಂತೆ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಂಥ ವಿಧಾನ ಈ ದಿವಸ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅಡಗಿಹೋಗಿದೆ. ಈ ಸಮಿತಿಯ ಮೇಲೆ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರೊವಿನ್ಷಿಯಲ್ ಸಮಿತಿ ಬೇರೆ ಇದೆ.

ಇನ್ನು ನಾನೀಗ ಈ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ತತ್ವವನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಯೋಜನೆ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿದೆಯೇ, ಇದರಿಂದ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಯೋಜನಗಳಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ, ಇದರಿಂದ ನಮಗೆ ಲಾಭವೇನಾದರೂ ಬರುತ್ತಿದೆಯೇ.........

Sri J. MOHAMED IMAM.—Can I seek information through you, Sir? Is the Hon'ble Member a member of these regional committees?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—I am not. ತಮ್ಮ ಪಾರ್ಟಿಯಲ್ಲಿರುವ ಶ್ರೀ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರಾಗಿದ್ದಾರೆ. He is also the President of the District Board.

ಶ್ರೀ ಎ. ಭೀಮಪ್ಪನಾಯಕ್.—ಅವರೇನು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿನ ಪ್ರೆಸಿಡೆಂಟರಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರೋ ?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—ಅವರು ಹಾಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿರುತ್ತದೆಯೆಂಬುದೂ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಇವರು ಆ ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ವೈಯುಕ್ತಿಕವಾಗಿಯೂ ಮೆಂಬರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಈಗ ಮತ್ತೊಂದು ವಾದ ಬೇರೆ ಎದ್ದಿದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿರುವಂಥ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಒಂದು ವಾದ ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಏನೊಂದು ಗೌರವವು ಕೆಲವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದೆಯೋ ಅದು ವೈಯುಕ್ತಿಕ ವಿಷಯವಾಯಿತು. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ಸಮನಾಗಿ ದೊರಕಿಸಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಕೆಲವರು ಸದಸ್ಯರು.—ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೇವಲ ಬಿಳೀ ಟೋಪಿಯವರಿಗೆ ಮಾತ್ರವೇ ಆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ದೊರೆಯುವುದು.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—ಹಾಗಿಲ್ಲ. ಶ್ರೀ ಮಲ್ಲಿಕ ಗೋವಿಂದರೆಡ್ಡಿಯವರಿಗೂ ಒಂದೇ ಗೌರವ, ಶ್ರೀ ಗೋಪಾಲಗೌಡರು ಬಂದರೆ ಅವರಿಗೂ ಒಂದೇ ಸಮನಾದ ಗೌರವ, ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ ಬಂದರೆ ಅತನಿಗೂ ಅಷ್ಟೇ ಗೌರವ, ಹೀಗೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ಗೌರವ ಸಲ್ಲುವಂತೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನವರು ತಾವು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಇನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸಗಳೊಳಗಾಗಿಯೇ ಯಾವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ತಮಗೇ ವೇದ್ಯವಾಗದೆ ಇರಲಾರದು. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿರುವ ಲೈನುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೂ ಇರುತ್ತವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿಯೂ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ನ್ಯೂನತೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ದಿವಸ ಪ್ರಶ್ನೋತ್ತರಗಳ ಚರ್ಚೆಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅನೇಕರು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ನ್ಯೂನತೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಇರುವುದು ಎರಡು ದಿನಗಳು ಮಾತ್ರ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸಿನವರು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳು ಅನೇಕ ಕಡೆ ಬೆಳಗಿನ 7 ಘಂಟೆಗೆ ಹೊರಟರೆ ರಾತ್ರಿ 10 ಘಂಟೆಯಾದರೂ ಸೇರುವ ಸ್ಥಳವನ್ನೇ ಸೇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ದಿನಕ್ಕೆ ದಿನವೇ ಲೇಟಾದರೂ ಅದನ್ನು ಹೇಳದೆ ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೇವಲ ಎಲ್ಲಿಯೋ ಒಂದೊಂದು ವೇಳೆ ಕಾಲು ಘಂಟೆ ಅಥವಾ ಮುಕ್ಕಾಲು ಘಂಟೆ ಲೇಟಾಗಿ ಬಂದುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟೊಂದು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಲ್ಲೋ 5 ನಿಮಿಷ ನಿಧಾನವಾದುದಕ್ಕೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಟೀಕೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅದೇ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟೇ ಕಾಲಮೀರಿ ಬಂದರೂ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ಟೀಕೆಯನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ಮಾತ್ರ ಟೀಕೆಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆದರೆ ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನೇನು ಅನಾನುಕೂಲಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೋ ಅವುಗಳನ್ನು ಬೇಗ ಸರಿಪಡಿಸಲು ತಕ್ಕ ಏರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ನಾನು ಸೂಚನೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ

ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಾನು ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದ ವಿಷಯಗಳು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಇದ್ದವು, ಆದರೆ ನನಗೆ ಈಗ ಕಾಲಾವಕಾಶವಿಲ್ಲ.

ಈಗ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ಕಾಲಾವಧಿ ತೀರ ಕಡಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆಂಬ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಅನುಮಾನಪಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಎಲ್ಲವೂ ಸರ್ಕಾರದವರ ಕೈಲಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದರೆ ಏರಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ವೃಥಾ ಒಬ್ಬರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಾಲ್ಕು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿರುವ ಕಡೆ 12 ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿರಬಾರದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಉಳಿಯುವಂತೆ ನಡೆಯಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಏರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳವರ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೇ ಹೊರತು ಮಾತ್ರ ಬೇರೆ ಏನೂ ಉದ್ದೇಶವಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

*Sri J. MOHAMED IMAM.—Sir, I am not going to take much time of this House. Two or three issues have been raised in the course of the discussion: one is the working of the Regional Transport Committees; the second is the working of the State Transport Department; and the third is whether nationalisation should be continued or not. Some members have expressed doubts regarding the success of nationalisation; but I will first refer to the working of the Regional Transport Committees. As I was hearing the arguments of members, my memory went back to the discussions of the previous year when I had the privilege of bringing a motion before this House raising or questioning the policy of the Government in the appointment of members to the Regional Transport Committees. At that time I expressed a doubt whether these Committees would function properly. I also criticised the policy of the Government in appointing as members to these committees, mostly persons belonging to the political party. At that time I submitted 'that the Government should revise the policy so far as the constitution of these bodies is concerned and have it in such a way as to win the confidence of all the people.' You may say 'we are representatives of the people', 'we have been elected by the people'. But strictly speaking, you represent only 47 per cent. I expressed then that the policy adopted by the Government in the appointment of the personnel to these committees was wrong, and that those persons being partisans might not be in a position to do full justice to all the applicants. There was a heated debate and I was subjected to a lot of criticism. But now I am glad that the very members of that party who criticised me have upheld my contention. I must thank Sri M. V. Rama Rao and other members for endorsing the doubts which I expressed at that time. This is one example where the Opposition are not criticising for the sake of crticism but expressing genuine and serious doubts and placing the same for the consideration of the Government. I never grudge certain people holding offices; let them have it. It is not at all our intention to deprive them of their offices but only that the action of Government in the composition of the regional transport committees should be such that it will enjoy the confidence of the people. The members of the committee are expected to do justice to the people irrespective of their party alliance or communal alliance, whatever it may be, and this fact must be assured. One member expressed that the number of members of a committee is very large, and also that the personnel of the committee must consist of fair-minded gentlemen and high-placed Government Officers. I fully endorse that view. Since there has been a lot of complaints regarding the integrity and honesty of the members of these committees the time has come for the Government to revise the old constitution and find out how far these committees have been functioning. And if any complaints are received and if they are borne out by facts, then the Government must revise their policy and must revise the constitution of these regional committees.

Coming to nationalisation of Government transport system, I must state that the Government have taken the right step in the nationlisation of

* Asterisk indicates that the speech has not been revised by the Member concerned.

(SRI J. MOHAMED IMAM.)

the road transport, and it is true this scheme has been working for the last four or five years and it is also true that the administration is not as satisfactory as it ought to be and the venture is not fetching to the Government as much revenue as we expected. I once said that, taking the example of Travancore and Hyderabad, we must have at least an income of 12 per cent on our investment, deducting depreciation and other charges, but that expectation has not materialised and I may say that it is entirely or mostly due to the faulty management in the administration. I am one who believes that all such concerns must be run as a business concern and Government should not have direct voice in the management. Government interference, however genuine and sincere it may be, in such business concern will hamper its development. I quoted the example of Hyderabad. There, Government, at least when I visited it, had nothing to do with the direct management. There is a high-power committee consisting of the Chief Minister and the General Manager of Railways and some other person—the Chief Engineer; these three managed the entire concern without reference to the Government and they assure the Government a certain income. But here Government management, I must say, is to a great extent responsible for the poor show we have put in.

I may give one example and that is, the frequent change of the General Manager. The transport scheme was started about five years ago and during the course of five years, more than half a dozen General Managers have been changed. A Deputy Commissioner is posted there and when he acquires some experience, he is transferred to some other place and these frequent changes make those General Managers very cold and very indifferent to the result of the working of the concern. I submit that the whole thing must be treated as a business concern; it must be beyond the purview of the Financial Secretary or the Government and it must be an autonomus corporation managed by independent but competitive agency which will be responsible to the Government.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—Corporation or you mean 'corporate body'?

Sri J. MOHAMED IMAM.—Corporate body. Being a Government venture, people do expect better comforts and better convenience. I have seen the working of road transport in Europe and England. In England it is entirely a Government concern; it is called British Transport. (A Voice: It is de-nationalised). In Europe it is called C.A.T. Bus Service. You can travel the whole of Europe in bus. People prefer these buses to trains because they are more convenient and more comfortable and they cater to the needs of the passengers and the people. I may give one example. Supposing a passenger books a passage. The bus comes to his place, picks him up and when he reaches the place of destination, it drops him at his residence. Every passenger is treated like that and there are various other comforts in order to make it more attractive; they are never over-crowded. The seats are more luxurious and passengers are shown all places of interest on the way to and fro. Most of the passengers prefer to travel by bus throughout Europe rather than by train. Similarly, we must adopt some such methods. For example, there is Jogimatti Express which reaches Chitaldrug at 10-30. Normally what they do is this. They will go round the town; because it is late at night, they will drop each passenger near his dwelling house and similarly when they leave the town, they go round it once and pick up passengers. Here they are very rigid. That is the difference between a private bus owner and the Government bus owner. A private bus owner accommodates himself to the needs and convenience of passengers. If there is a request from a passenger 'Just leave me at my

house because there are ladies' he will certainly oblige him; but that is not the case with a Government bus; he has strictly to carry out his master's orders. He says: "No, I cannot deviate from my path. You must get down" and the passenger will have to make his own arrangements. He may be left in the lurch. Government must examine such inconveniences and see how best to accommodate to the needs and aspirations and conveniences of the passengers. All these must be examined. I have given three suggestions. Last year also I made the same suggestions and I was told that the Government of India have been thinking of introducing some automobile corporation or some such thing, that it was under their contemplation to have uniform management for the whole of India and I was given to understand that all these things would be taken over by the Government of India. I do not know how far it has materialised; but here if you want nationalisation to succeed, Government interference must stop. You must entrust the whole thing to an efficient independent body who may hold themselves ultimately responsible, but Government must not interfere with their day-to-day administration. Even to appoint a cleaner, it must go to the Public Service Commission; if a conductor is to be appointed, it must be done by the Public Service Commission. Even to incur an extra expenditure of Rs. 5, it must go to the Financial Secretary. It may be with good intention, but if there are such obstacles, then no business concern can run smoothy. Occasions will arise when immediate decisions will have to be taken, or occasons will arise when one or two persons will have to be appointed immediately irrespective of the fact whether they come from the Recruitment Board or not. So, I suggest to treat this entirely as a business concern and take necessary steps to see that it is run on business lines with an independent but competent agency and Government will have only supervisory control. I need not go further.

Regarding this Bill, I think it gives a warning to the present permit-holders that they must be prepared to vacate their line as that line will have to be turned into a monopoly route. Even otherwise, they would have done it. As it is, no bus owner had the right to claim a route for more than three months because he needed a permit every three months. I cannot understand the motive with which the amendment has been brought before this House. Because under the present Act, the Government has power to terminate any service or any route at any time and the utmost remedy that the private bus owner can claim is that he can run his business only for three months. But I cannot understand why this amendment has been really brought and the Government have not explained for whose advantage this amendment has been brought, whether it is to the advantage of the Government or to the advantage of the bus owner. I see no improvement because there is no ceiling limit. Government do not say that after three years they will not give it. I do not know if any instruction has been issued to the regional committees. I do not know if they have granted any route for more than three years. It has become customary to renew the permit from year to year. I do not actually see the need for this amendment. With these observations, I join my friends in opposing the Bill.

(Sri Mulka Govinda Reddy rose.)

Mr. SPEAKER.—I can give you a chance provided the House is willing to sit for 15 minutes after Five, because the Minister tells me he requires at least 40 to 45 minutes.

Sri MULKA GOVINDA REDDY.—I shall take only three minutes.

ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಬಿಲ್ಲಿನ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದು ಇಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಬೇಕೆ ಬೇಡವೇ ಎಂಬ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ನಾವೀಗ ಹೋಗಬೇಕಾದ್ದಿಲ್ಲ. ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಬೇಕು ಎಂದು

(ಶ್ರೀ ಮುಲ್ಕ ಗೋವಿಂದರೆಡ್ಡಿ.)

ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿದ್ದೇವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾವು ಯಾರೂ ವಿರೋಧವಾಗಿಲ್ಲ.

ಒಂದು ವಿಷಯ ನಾನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿರುವುದೇನೆಂದರೆ, ಮೊದಲೆಲ್ಲಾ ವರ್ಷಕ್ಕೊಂದು ಸಲ ಹನ್ನೆರಡಾಣೆ ಸ್ಟಾಂಪುಹಾಕಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಕಟ್ಟಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಬಸ್ಸು ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ renew ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಚೆಗೆ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಸ್ಕೀಂ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಮೂರು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿ renew ಮಾಡಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂತು.

ಇದರಿಂದೇನೂ ಹಾಲಿ ಮೈಸೂರು ಸ್ಟೇಟಿನೊಳಗೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಸ್ಟೇಟಿನಲ್ಲಿ ಗಾಡಿ ಓಡಿಸುವ ಕೆಲವು ಆಪರೇಟರುಗಳಿಗೆ ಕೆಲವು ತೊಂದರೆಗಳು ಉಂಟಾಗಿವೆ. ಅದನ್ನು ತಾವು ಸ್ವಲ್ಪ examine ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏನೆಂದರೆ, ಇಲ್ಲೇನೋ ಮೂರು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ renew ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತೀರಿ. ಮೈಸೂರು ಮದ್ರಾಸ್ ಎರಡು ಕಡೆಗಳಿಂದಲೂ ಓಡಾಡುವ Inter-state service ಗಳು ಇಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ renew ಮಾಡಿದಂತೆ ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿಯೂ renew ಮಾಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ renew ಮಾಡುವುದು ಒಂದು ದಿವಸ ತಡವಾದರೂ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ದಿವಸಕ್ಕೂ ಅವನು ಶಿಕ್ಷೆಗೊಳಪಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಯಾವುದಾದರೊಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ Inter-state arrang ment ಮಾಡಿದರೆ ಸರಿಯೇ ಹೊರತು, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದರೆ ಇಂಥ Inter-state ಸರ್ವೀಸ್ಸುಗಳ ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷವೋ ಎರಡು ವರ್ಷವೋ validate ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಸರಿಯಾಗುವುದು. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮೈಸೂರು-ಮದ್ರಾಸಿನ ನಡುವೆ ಓಡಾಡಿಸುವ ಬಸ್ ಆಪರೇಟರುಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು examine ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Sir, I never expected that this very simple, innocuous measure......

Sri L. SIDDAPPA.—Nor many members of this House.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—....would raise such a stormy discussion as the one I witnessed this day. In fact, when this Bill was mooted and when I moved the Bill for the consideration of the House, I made the position perfectly clear as to the necessity for this amendment. As you are aware, before the introduction of the Indian Motor Vehicles Act, we were governed by our own Act in this matter (Act No. XXV of 1949) wherein under section 2—sub-clause (i) the same terms, more or less analogous to the one I am now moving, were to be found, and as a matter of fact, we were all accustomed by practice as well as by the legal sanction to permits being renewed once in a quarter. Nobody ever expected any difficulty about that point. I could understand a position where all of a sudden I wanted by this legislative enactment to switch over from one set of position to another. That is exactly not the position at all as the whole House is aware of. The whole point arose this way. As could be seen under the Indian Motor Vehicles Act, there is a minimum period prescribed under that section that the validity of a permit shall not be for a period less than three years. Now when that is the position, the legal advice that was tendered to me by way of anticipating so many things which my friend Sri Rajasekhara Murthy envisaged, was that it would be better to have two arrows in my bow, rather than having one if you would like to call it. I wanted to be fully satisfied that the law on the point should be fool-proof and air-proof and there should be no room for any sort of ambiguity. That is the reason which prompted me to bring this measure—because that was already in existence. We were accustomed to give permits or renew permits once in a quarter. The legal validity of that at one stage was examined by me and I thought that in order to be sure on that point, I may bring legislation. Nothing more and nothing less.

4-30 P.M.

Even where the Indian Motor Vehicles Act is in force, for example, in a State like Bombay, it was found by long experience that such a measure may be necessary in the interests of what is called administrative convenience. My friend Sri Rama Rao desired to know what were the other reasons that compelled Government to have this amendment. I put it in that clause or that phraseology what is called administrative convenience. Perhaps he does not want me to elaborate. That is the reason

which compelled me, apart from nationalisation or monopolisation. It is working very well in Mysore. Nobody has felt any inconvenience either, as perhaps my friend Sri Mulka Govinda Reddy would vouchsafe or Sri Hutche Gowda would vouchsafe—he is not a bus owner now, though at one time he was,—that he never experienced any difficulty. I should say there was no difficulty at all. It is for this reason essentially that this amendment was thought of.

Sir, when this amendment was moved, several points were brought within the purview of the discussion on the floor of the House. It may not be right on my part to gloss over or to by-pass, especially when those observations, weighty observations, are made by the Hon'ble Members of this House. With regard to one point—the constitution of the Regional Transport Authority and the State Transport Authority,—I should like to deal with first. So far as the Regional and State Transport Authorities are concerned, no doubt it may look that the number is large, it may appear the number is unwieldy if you may call it so. But I would like to take the House into my confidence and discuss the reasons which prompted Government to have these bodies although the number is large. Sir, we thought that it is better for the working of the scheme that, as far as possible, the gentlemen in a particular district who know the working of the road transport in that district from every part and from all places in the district, are put in the Regional Transport Authority or nominated—Sri Bheemappa Naik stated that they need not be nominated, but I would not envisage anything else except nomination under the Motor Vehicles Act. There is no provision which enables the Government to get them elected or put them there by some other method....

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—'Appointed' I said, Sir. Government Officers may be appointed. That was my suggestion and not election as my friend wants to differentiate.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Even if they are Government servants or non-officials, they will have to be nominated. There is no other course open. W thought at that time that the available men, men who know the working of the road transport, men who are expected to do things in a correct manner and in a just manner and by the same standards and tests as applied by my friends on the opposite side, may be put in there. It may be asked—"Are they the only men there? Can you not find any other men who come up to the standards?" I may say—there are. These are not the only men. But, as it is, there is already an objection that the number is unwieldy. I thought that it would be better to put in as large a number as possible with a view to see that as far as possible that body works in a manner as not to raise any kind of suspicion in any body's mind that a clique is formed and that a few people are put in there, that they may exercise their authority. I wish to say, from my own observation and from what I have heard from others about the working of the State Transport Authority—I have already said once and I would like to repeat it once again without any fear of contradiction—that the men who have been put in the State Transport Authority are men with integrity, with character and with honesty and up to the same standards of efficiency as expected of them are. I may say, Sir, if you like, with regard to the disposal of cases, in one day they disposal of not less than fifty to sixty cases. I for one would hesitate, would be reluctant to pass any comment and ment and say that they are not the men who should be put to fill those places.

Now, I come to the Regional Transport Authority. I should like to invite the attention of my friend that

(SRI H. SIDDAVEERAPPA.)

so far as the working of these Regional Transport Authorities are concerned, I have not heard even a single complaint so far. Here I would particularly invite my friend Sri Rama Rao's attention to Rule 122 in the Rules, and I may bring to his notice that the Government have power to remove any member either from the Regional Transport Authority or the State Transport Authority for any reason which Government consider adequate. If any complaint is brought to my notice that any member is unworthy of being a member of that body, if any member is misusing or abusing the power, I should unhesitatingly say that I would not hesitate to take the extreme course of removing him from such bodies. I should say, Sir, happily so far no occasion has arisen and no complaint has reached me. And, now that the matter has been brought to my notice, I shall say that I will try to find whether there is any substance in the allegation that has been made, that some of the members are not proving worthy of their places. Suffice it for me to say that I have no material at the present moment to place before the House that any member of the Regional Transport Authority in any district has misbehaved in any manner as to be unworthy of occupying that place. That is what I can say at the present moment.

Then we go to the other point raised by my friend Sri Rama Rao, namely, overloading. I have to say that I am treading on delicate ground so far as that point is concerned. It is for this reason. I am not one of those who simply believe in defending everything. I have received some complaint that overloading is there. Srimathi Bellary Siddamma has given a reason. Sometimes—it may be illegal and I am not substantiating or I am not justifying it by any means—it may so happen in a monopoly route when no other buses are available, when children and ladies come and stand in the road, though not for profit motive, from humanitarian considerations . . . .

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸಿ. ನಂಜುಂಡಯ್ಯ—ಎಂಟೂವರೆ ಗಂಟೆಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಹೊರಡುತ್ತದೆ. ಎಂಟೂಮುಕ್ಕಾಲಿಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಹೊರಡುತ್ತದೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಮೊದಲನೆಯದಕ್ಕೇಕೆ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಬೇಕೆ ?

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Though it may be, I may say there may be one or two cases. But I would like to assure my Hon'ble friend and I have told him in private conversation also that if at all this kind of thing continues, even granting for the sake of argument that it is true, I should beg of him to bear with this so-called untenable position for a month or two, until all my new buses are brought and put on the way. I am sure that it will not take at the most more than two months. As a matter of fact, out of all the routes, it is from the Tumkur route that I have been hearing a lot of grievance and I should say sometimes justifiable complaints too. It is for this reason: the traffic is very heavy in that route and we should not forget that when I fixed these buses, as a purely experimental measure, I fixed the timings of these buses. On Mysore-Bangalore route I have not put in any additional buses, and now of Mysore-Gundlupet route, because I find there is so much traffic, the idea is to put in three new buses; on Mysore-Nanjangud route I have put in two new buses; on Bangalore-Bellur route one bus; on Bangalore-Tumkur route one bus and I have put in two additional buses from the 1st of April; on Bangalore-Dodballapur route one bus; on Bangalore-Devanahalli route one bus; on Bangalore-Kolar route one bus. These are the new buses I have put in on the lines. I am quite conscious, and nobody is more conscious than I, that the facilities I am able to give are not fully adequate—I do not say wholly inadequate—I am sure that by the time new buses are put on the road most of these complaints, sometimes justifiable too,

will not be voiced either here or elsewhere.

The Hon'ble Member Sri M. V. Rama Rao put in a word of caution about the way these buses are to be purchased, referring to several unfounded allegations, as he put it, about the way the chassis were purchased, about the way the bodies were built, about the commissions taken and several other kinds of things. So far as the present buses that I am going to purchase are concerned, I have already announced on the floor of the House that everything shall be only according to the rules of the Stores Purchase Committee and everything will have to be done only according to what law says about it. One other pertinent question that was raised is this: whether the Government have any scheme of nationalisation or any scheme by which or any programme with regard to the way in which they have to extend the monopoly lines. I may say here that I am not one of those who are fanatically wedded to any ideal. If I find by my experience or if I am satisfied that it is not possible for the Government to have these monopoly routes run, I would not hesitate to come and say so candidly on the floor of this House (Hear, hear !) But I should say that so far I have not got any material to come to that line of decision. In the case of tractor service I candidly stated on the floor of this House that Government wanted to dismantle the whole thing. Hitherto the sort of monopoly we had was neither flesh nor fish (Sri S. Srinivasa Iyengar : Fish is flesh) because so many private buses were competing and the Road Transport people would say "Sir, we cannot do anything; there is private competition". Now I have strictly warned them and I have given them a fair chance for trial. I have told them "here is a chance either to end or mend". I hope the department has been working with this observation from the Government. I have told them to cut all avoidable expenditure in all places and see that the efficiency is improved and if for any reason I find that the position is absolutely impossible, I should be the first man to own. But I should say : let not Hon'ble Members be unduly pessimistic about these things. Let us wait and hope. Why should we be despondent about it and say at once that we cannot manage ? I should say that time has not come and I hope it shall not come. We shall try to do our very best and see that the whole scheme works in a successful manner.

Now with regard to private bus owners, of course again my friend Sri Rama Rao and several others stated what happened to these people. I should say that nothing that is calculated to uproot them has happened. This Government have been very considerate. As a matter of fact members of the State Transport Authority know it that it is the policy of the Government to take them with us. I do not want to send them out, something like displaced persons, and say, "I have got power in my hands and I am going to oust you out." Far from it. This Government also knows that many of them, most of them have sunk all their fortunes in this business. When such is the case, it shall not lie in my mouth to say that whatever happens I do not care. That is why before I monopolised the six routes, I gave them another three months to consider. I told them "wherever you want to go by way of exchange I am prepared to give those routes". I have also compromised to some extent. I have allowed some of them to cut across monopoly routes keeping this basic point in view, *viz.*, that they should not start either from the starting place or from the destination and if any private bus cuts across the monopoly route to a short distance or say about five miles or a little, here and there, I said "All right; I am going to allow you." It is for this reason. I cannot send them away. What is more, they have also served their part in the State

(SRI H. SIDDAVEERAPPA.)

and I do not want to say " You better go ". There seems to be, may I say, a lurking suspicion or a kind of apprehension in the minds of some Hon'ble Members that having taken this power it is the thin end of the wedge by which I intend to oust them. I would request them to dispel that kind of doubt from their minds. I want to make the position clear that this power will only be used if occasion arises in order to enable me in some cases where without visiting the penalty of the law I can tell them that " I am going to have your route " giving permit for a particular period. Before I embark upon the next step, I should like to be solidly consolidated and when Government are sure that this scheme can be worked I should like to see that these leakages and other things are set right and that all possible steps are taken to see that monopoly is given the fairest trial. So far as my friend is concerned, I may tell him that I have not made up my mind. These national highways will come to the picture first (An Hon'ble Member: What about Harihar and Bangalore ?) but the route between Harihar and Bangalore will come up only after some time; after I know how it works. Further, as I have already said, I must put in extra buses. Some of these buses were too old and, as Sri Rajasekhara Murthy is always fond of saying, are dead. We human beings die one day and inanimate objects too have their own lives. A machine has its own life. They have to die a natural death and there is nothing unnatural about it. It is only when I have adequate number of buses, then will be the time to think of it.

My friend Sri Rajasekhara Murthy mooted a legal point. It is not for me to say anything about it at this stage because it is not a question of controversy or argument. Any legal point is a point that cannot be argued this way or that way. This is a matter for judicial verdict and it is not for me to say that. I leave it at that. I could have told you what the other side is. But I do not want to do that.

My friend, Sri Linganna, characterised this Bill as a piece of hasty legislation. May I say that it is nothing of the sort. It is a legislation that has been brought with so much of deliberation. And my friend Sri Hutche Gowda doubted the financial aspect of it. He was very particular: " What is this ? These people are going on like this, is it going to be a profitable business ? " I should like to tell him that I am not a bania; I am not interested in getting the full rupee value of it. I am interested in seeing that as many facilities as possible are provided to the travelling public. That is the paramount consideration. Monetary consideration, if at all, comes next to it; it is secondary. I do not know whether the Hon'ble Member was present; at the cost of being called 'repetition' I should bring to his notice that for a sum of Rs. 36,30,758 so far invested by the Government, the book value assests will come to Rs. 45 lakhs. These are audited figures and I would invite him to come and see. I do not want to tell him without being armed with facts and figures.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—We cannot rely on mere book figures.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—These are audited figures. Even though you have eyes if you do not want to see, God help it; I cannot help it.

I think I have taken much of the valuable time of this House. I should say I have no motive or design against anybody in bringing this measure.

It is meant purely for administrative convenience to be exercised as and when found necessary. Therefore, Sir, I commend this Bill for the consideration of the Hon'ble House.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—What about Pavagada bus ?

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Pavagada bus unfortunately has been withdrawn temporarily. I shall take the earliest opportunity of replacing it.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—One other point. What about nationalisation of City services?

Mr. SPEAKER.—That does not arise now.

Sri M. V. RAMA RAO.—On a point of information. May I know whether, after this Indian Motor Vehicles Act became applicable to the State of Mysore, Section 58 has not remained as it is contained in the Act and if so, why the Government has found it necessary to amend it only now?

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Sir, I have made the position quite clear; so far as the validity of the Act is concerned, it has not been questioned anyway. Let me be frank about it; because I wanted to make my position so sure as not to give any kind of room or any kind of doubt, I have brought this measure.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That the Motor Vehicles (Mysore Amendment) Bill, 1953 as passed by the Legislative Council be taken into consideration."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—Now the Bill will be taken up, clause by clause. There is one amendment. Is Hon'ble Member, Sri Rajasekhara Murthy, very particular about moving his amendment to Clause 2?

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—Sir, I am not going to move this amendment.

Mr. SPEAKER.—Clauses 2 and 3. The question is:

"That Clauses 2 and 3 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—Clause 1. The question is:

"That Clause 1 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 1 was added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—Title and Preamble. The question is:

"That the Title and the Preamble stand part of the Bill."

The motion was adopted.

The Title and the Preamble were added to the Bill.

Motion to pass.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Sir, I beg to move:

"That the Motor Vehicles (Mysore Amendment) Bill, 1953 as passed by the Legislative Council be passed."

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That the Motor Vehicles (Mysore Amendment) Bill, 1953 as passed by the Legislative Council be passed."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—The House will now rise for the day and meet tomorrow at 12 NOON.

The House adjourned for the day at Fifty-five Minutes past Four of the Clock to meet again at Twelve Noon on Friday the 10th April 1953.

V D 4516—GPB—500—29-1-54